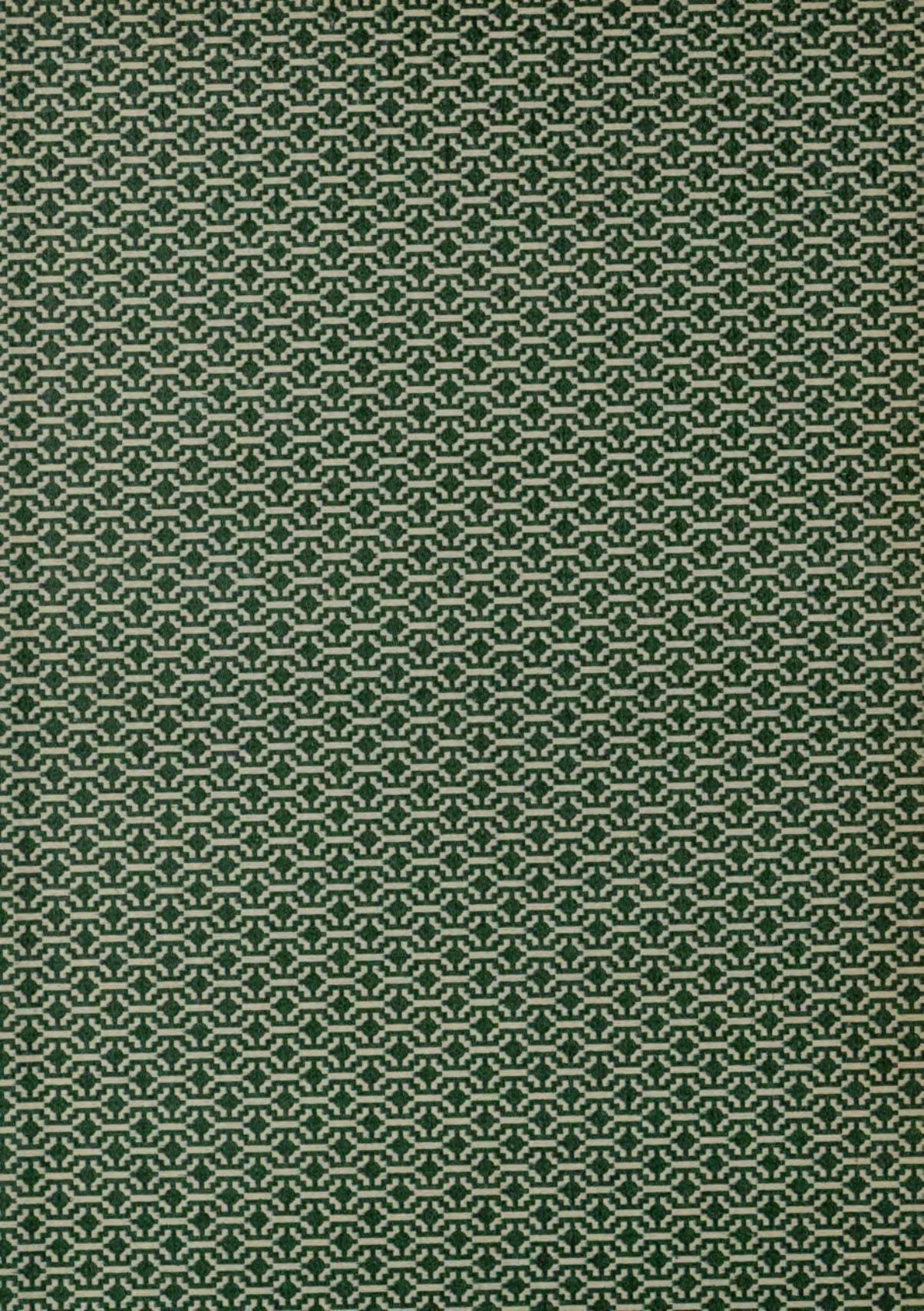


J.B. CHARCOT

CHRISTOPHE COLOMB



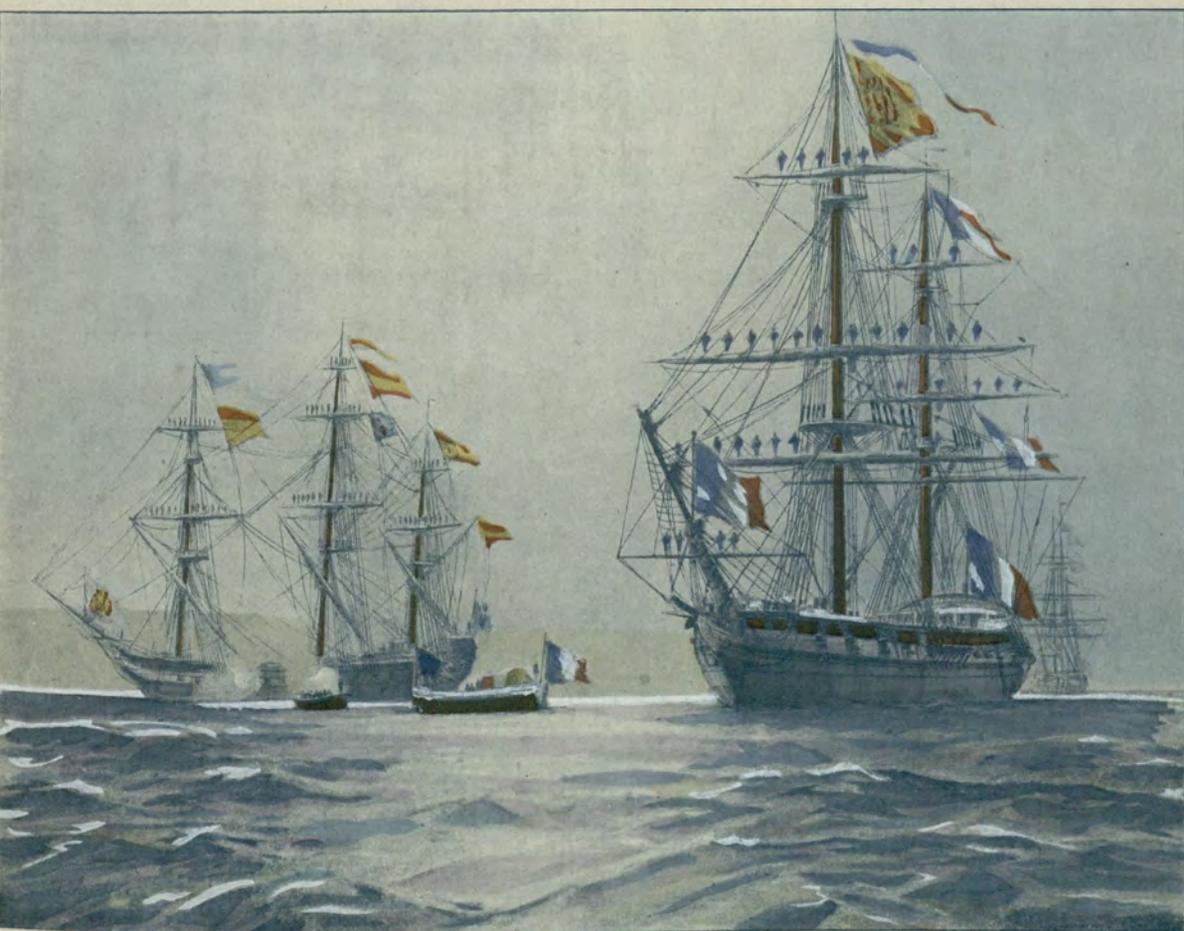
VU PAR UN MARIN



J. B. CHARCOT

CHRISTOPHE COLOMB

VU PAR UN MARIN



D'après une aquarelle de Marin-Marie

CHRISTOPHE COLOMB

VU PAR UN MARIN

DU MÊME AUTEUR

Chez le même éditeur :

AUTOUR DU POLE SUD

I

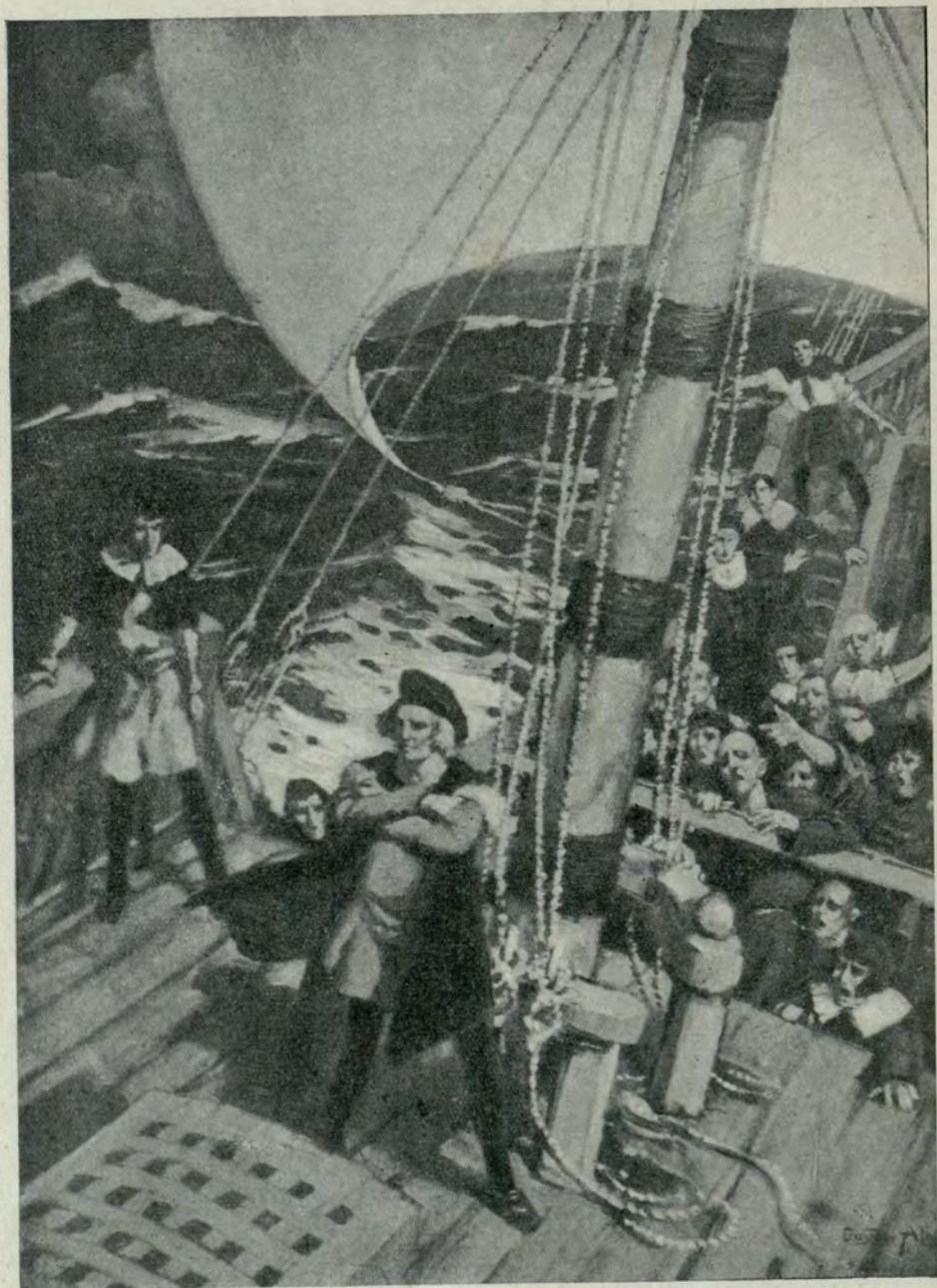
EXPÉDITION DU " FRANÇAIS " (1903-1905). Edition in-18, illustrée.

II

EXPÉDITION DU " POURQUOI-PAS ? " (1908-1910). Edition in-18, illustrée.

LE " FRANÇAIS " AU PÔLE SUD. I vol. grand in-8°, orné de 300 figures et cartes.

LE " POURQUOI-PAS ? " DANS L'ANTARCTIQUE. I vol. grand in-8°, orné de 300 figures et cartes.



Christophe Colomb pendant la révolte de son équipage, par Gustave Alaux.
(Cliché Vizzavona.)

J. B. CHARCOT

CHRISTOPHE COLOMB

VU PAR UN MARIN

Préface de Paul CHACK



ERNEST FLAMMARION, ÉDITEUR

26, RUE RACINE, PARIS

CBGiÓŚ, ul. Twarda 51/55
tel. 22 69-78-773



Wa5168657

t. odhuc 0021



46145

Droits de traduction, d'adaptation et de reproduction
réservés pour tous les pays.
Copyright 1928,
by ERNEST FLAMMARION.

PRÉFACE

L'auteur de *Christophe Colomb vu par un marin* est « the Polar Gentleman ». Ainsi l'appelait le grand Scott, mort à la peine dans l'Antarctique. Un tel titre donné par un tel juge est suffisante gloire et je me sens bien peu qualifié pour y ajouter le témoignage de mon admiration. Henri Poincaré, Emile Picard, Edmond Perrier, l'Amiral Fournier, et bien d'autres membres de l'Académie des Sciences, prédécesseurs ou confrères de Jean Charcot, ont avant moi justement glorifié son œuvre d'explorateur et de marin, et l'on devait s'attendre à voir ce livre présenté aux lecteurs par un de ces illustres savants.

Mais, dans une pensée touchante, le capitaine de frégate Charcot a voulu porter le grand honneur de son choix sur un camarade de cette marine française qu'il a aimée et servie de toutes ses forces : dans la paix en renouant les vieilles et brillantes traditions d'explorations scientifiques qui ont fait autrefois sa gloire et qu'elle avait laissées tomber, et dans la guerre en commandant, les marins savent avec quelle flamme, un navire de combat.

Grâce au commandant Charcot, grâce aux deux croisières fameuses du *Français* et du *Pourquoi pas ?* la France, figurant pour la première fois dans l'histoire des explorations polaires de longue haleine, a ardemment concouru à l'effort international pour la conquête de l'Antarctique. Des terres nouvellement découvertes ont reçu des noms de grands Français. A bord du *Pourquoi pas ?* deve-

nu laboratoire de recherches scientifiques flottant et naviguant, au cours des voyages récents qui ont suivi ses croisières d'exploration, Charcot a continué d'arracher à la nature quelques-uns de ses secrets. A leur recherche il consacre sa vie et a dépensé sa fortune.

Or, parlant de la navigation dans une lettre qu'il écrivit aux Rois Catholiques, Christophe Colomb a dit : « Quiconque se livre à la pratique de cet art doit savoir les secrets de la nature d'ici-bas. »

Colomb et Charcot ont servi le même idéal. De par sa vie entière Charcot nous devait le livre qu'aujourd'hui il nous donne enfin.

*
* *

Les ouvrages sur Christophe Colomb sont innombrables. Les actes de l'Initiateur, mort depuis 422 ans, continuent de passionner le monde. Chaque année paraissent de nouvelles œuvres d'admirateurs ou de profanateurs. Malgré quoi, dans ce débat toujours ouvert, on cherchait en vain le commentaire principal, l'avis donné par l'homme du métier, le verdict qu'attendait Colomb.

« Je dois être jugé par des chevaliers de conquête, par des chevaliers de fait et non par des gens de robe » écrivait le Grand Génois dans l'émouvante épître qu'au retour de sa troisième expédition il adressait à Dona Juana de la Torre. Le Héros persécuté songeait sans doute non seulement à la sentence de ses contemporains, mais aussi à celle de l'avenir. Son vœu est exaucé. Autre exemple d'explorateur né avec la passion de la mer et de l'aventure, Charcot, venu dans la marine par une porte dérobée, et qui s'y est aussitôt trouvé chez lui, Charcot géographe, explorateur et marin est le « chevalier de fait » que réclamait le Vainqueur de la Mer Ténébreuse. Christophe Colomb est aujourd'hui comblé, et à quiconque poserait la fameuse question : « Qui jugera ce juge ? » je réponds d'avance par la déclaration d'Edwin Swift Balch, l'historien le plus réputé de l'Antarctique : « Personne, écrit-il, n'a surpassé Charcot et peu l'ont égalé comme chef et observateur scientifique. Il est absolument impartial, précis, véridique. »

* * *

C'est en marin que Charcot raconte la Merveilleuse Découverte et jamais professionnel aussi dûment qualifié ne l'avait présentée ainsi. Obligé, par les limites assignées à son œuvre, de résumer les explorations à terre, il s'étend surtout sur les fastes nautiques de la Prodigieuse Aventure. Aux côtés de Colomb il nous emmène tour à tour sur toutes les caravelles qui ont porté l'Amiral. Il nous prouve, en passant, que les trois navires de la première expédition étaient d'excellents bâtiments. Comment un marin de l'envergure de Colomb, partant pour gagner l'Asie par l'Ouest, aurait-il commis la folie de se confier à de chétives barques ? A bord de la *Santa Maria* le lecteur vit dans l'atmosphère du navire, partage l'existence des matelots — ces éternels matelots que Charcot connaît si bien — les entend prier et chanter, espère et souffre avec eux, assiste à leurs révoltes qu'on a déformées et grossies et dont l'histoire est ici revisitée, tandis que l'auteur dénonce l'in vraisemblance grossière des récits qui prêtent à l'Amiral, durant la mutinerie d'octobre 1492, une conversation en haute mer et par forte brise avec les deux caravelles qui escortaient, tribord et bâbord, la *Santa Maria*.

* * *

Le journal de Las Casas et d'autres relations anciennes contiennent certains passages de haute importance dont l'intérêt a toujours échappé aux historiens — aux gens de robe. Charcot les illumine grâce à son expérience de géographe, d'explorateur et de marin doublée de la méthode scientifique rigoureuse dont il s'est imprégné à la rude et inflexible école de son père et par l'enseignement de ses maîtres Roux et Metchnikoff. Des coups de projecteur percent ainsi la nuit qui enveloppe la marine de la fin du xv^e siècle. Le commandant du *Pourquoi pas ?* a tant vu et tellement bourlingué qu'il est à même de comparer bien des vicissitudes de la Grande

Aventure à des événements dont il a été acteur ou témoin. En des rapprochements historiques piquants il nous rappelle les combats que les hommes d'action de tous les temps ont dû livrer à l'inertie et au formalisme desséchant des bureaux. Il nous montre combien antique est la tradition qui fait des colonies le prétexte de la création d'offices grassement rétribués... dans la Métropole.

La simple liste des lumineuses mises au point maritimes que renferme ce précieux ouvrage m'entraînerait trop loin. Notons cependant que Charcot emploie les cartes de Brault, indicatrices des vents régnant dans l'Atlantique, pour nous prouver l'exactitude du journal de bord de l'immortelle expédition et la bonne foi scrupuleuse du Grand Découvreur. Des anecdotes jusqu'à ce jour obscures, et dont la narration semblait dictée par une âme saturée de surnaturel à cette époque de science balbutiante, celle par exemple du bruit effrayant causé par les courants, sont expliquées par les commentaires de Charcot. Explorateur polaire, il démolit, technique en main, les arguments du chef des détracteurs, Henri Vignaud, lequel prétend prouver que Christophe Colomb n'est pas allé en Islande en 1477. Il est vrai que le même Vignaud n'hésite pas à gréer les caravelles d'une « voile latine carrée »... Autant vaudrait parler de sphère plate ou de cercle carré, ironise Charcot.

* * *

Les bons historiens ont, dans ce livre, la part qui leur revient. Pleine justice est rendue aux magnifiques recherches que nous devons à Henry Harrisse, à Markham, à Irving, à Ulloa, à Hevesy, à Sumien et à La Roncière. Charcot nous dit toute son admiration pour le superbe ouvrage de J. P. Alaux : *L'Histoire merveilleuse de Christophe Colomb*. Et même, en dépit des grossières bévues qu'a commises Henri Vignaud en matière navale, un juste hommage est rendu à son érudition et à la valeur de ses travaux.

Par contre, ici sont exécutés les détracteurs systématiques et les écrivains de mauvaise foi qui ont tenté de saper la renommée du Grand Navigateur en attribuant le succès de son œuvre à son

compagnon Martin Alonso Pinzon, lequel fut en vérité déserteur et trahit son chef. Charcot n'amnistie pas les Judas et, comme médecin psychiatre, traite par la douche glacée les gens atteints d'indulgence morbide. Dans un livre paru en 1927, un faux érudit, d'ailleurs apôtre d'Alonso Pinzon, a osé écrire le mot « supercherie » au sujet du Vice-Roi des Terres Nouvelles qu'il traite aussi d'« amateur ». En cinq ou six occasions — cela suffit — Charcot écrase à tout jamais, sous le poids du ridicule, l'encyclopédique ignorance de cet étrange biographe.

*
* *

Christophe Colomb vu par un marin sera passionnément accueilli par les lecteurs, chaque jour plus nombreux, qu'intéressent les choses de la mer. Afin de mettre la relation maritime de ces admirables voyages à la portée de tous, Charcot a pris soin de ne laisser dans l'ombre rien de ce qu'il faut connaître pour la bien saisir. Il nous explique la construction des caravelles, le magnétisme terrestre que découvrit Colomb, la mer des Sargasses, les vents alizés, les cyclones, les raz de marée, les tarets... Tous les yeux s'ouvrent aux réalités marines et l'on conçoit enfin les difficultés qu'ont dû vaincre les navigateurs de l'époque héroïque. Ainsi s'accroît encore notre admiration pour l'Amiral de la Mer Océane et notre méfiance envers certains écrivains que leur inexpérience de la « conduite du navire » aurait dû rendre moins présomptueux.

*
* *

Il faut conclure. Dans l'œuvre de Charcot il ne faut chercher aucune acrobatie psychologique ou littéraire. Avec la manière sobre et nette des marins, l'auteur dit ce qu'il veut dire sans ornements inutiles. Son livre, où les passions humaines s'affrontent comme dans le plus émouvant roman, s'adresse aux gens de bonne foi. Leur joie sera grande de voir un tel témoignage renforcer leurs raisons

d'aimer et d'exalter Colomb et ceux de ses compagnons qui, jusqu'au bout, lui restèrent fidèles.

Christophe Colomb vu par un marin est un acte d'enthousiasme. Dans notre pays volontiers frondeur, il faut un certain courage pour rendre hommage aux héros et fouailler les incompetents qui s'érigent en juges. Charcot n'en est pas à une preuve de courage près.

La magnifique grandeur de l'œuvre colombienne, harmonieuse et parfaite comme l'horizon de la mer, a trouvé une voix digne de la chanter. Dans son livre comme dans sa vie, Charcot a mis au service d'une cause belle et noble son amour de la vérité, son intelligence, sa science et son énergie.

Une fois de plus il a bien mérité de l'humanité.

PAUL CHACK

INTRODUCTION

Le besoin de ce livre se faisait-il sentir ? je l'ignore — mais je souhaiterais que la chose fût discutée ; les uns en l'affirmant, les autres en le niant, m'assureraient ainsi un honorable contingent de lecteurs.

Ma génération connaissait assez bien l'œuvre du Grand Navigateur, la génération intermédiaire la connaissait mal et la nouvelle presque pas, lorsque l'*Histoire Merveilleuse de Christophe Colomb*, écrite par Jean Paul Alaux avec autant d'art que son cousin Gustave Alaux en mettait à l'illustrer, vint réveiller et rajeunir l'intérêt endormi.

Cependant mes amis Alaux, tout en me faisant l'honneur de me demander une préface pour leur attrayant récit, déplorèrent avec moi l'ignorance de la généralité des Français en matières maritimes, ignorance qui laissait trop beau jeu à toute une classe d'écrivains déboulonneurs de gloire, s'efforçant, sous couleur de critique historique, de faire de Colomb un rêveur chimérique ou un aventurier de bas étage ne sachant rien des choses de la mer. Ils m'assurèrent qu'un complément, si aride fût-il, à leur ouvrage si fin, aurait son utilité et qu'il y avait intérêt à faire connaître C. Colomb marin. C'est donc en communion d'idées avec eux, puisant largement dans leurs documents généreusement offerts, que j'ai commencé ce travail.

L'intérêt du sujet m'a entraîné au delà de mon but primitif ; en suivant la belle épopée j'ai saisi l'occasion d'intéresser le public de

mon pays aux choses de la mer. Parce que ce livre fut rédigé dans l'atmosphère même de son action, devant les horizons qui attirent au loin et le corps et l'esprit, j'espère qu'on me pardonnera d'avoir cédé à la tentation de philosopher un peu.

Destiné à « l'homme de la rue » et surtout aux jeunes, il fut écrit avec passion. Il m'a fallu entrer dans des explications que l'on pourra quelquefois juger puérides. Résultat de nombreuses lectures, c'est une compilation avouée et je nie toute prétention d'apporter un document nouveau ; c'est tout juste si l'orientation de ma vie m'ayant permis de relever et de comprendre certains détails de l'Œuvre de l'Amiral qui ont échappé à d'autres, ou de les voir sous un angle spécial, je puis me targuer d'interprétations parfois originales.

Je crois être resté dans les limites des vérités admises ; il se peut toutefois qu'on me reproche une tendance à pencher du côté de la légende.

Je ne me défendrai pas, mais, — parce que je ne suis pas un historien — je compare volontiers l'Histoire à un magnifique lingot d'or très pur et la Légende aux bijoux fabriqués avec des parcelles du précieux métal.

Gardons précieusement dans le Temple de l'Histoire le prestigieux lingot réservé aux initiés. Quant aux bijoux, rejetons-les s'ils sont grossiers ; s'ils sont jolis et finement ciselés, ormons-en la statue de l'*Idéal* dressée tout au bout de la grande route de la vie, afin de pouvoir aller vers elle en dépit des heurts et des fatigues, éblouis par sa beauté et soutenus par la force que donne son amour.

J. B. CHARCOT,
à bord du *Pourquoi pas ?*
Octobre 1927.

CHRISTOPHE COLOMB

VU PAR UN MARIN

CHRISTOPHE COLOMB AVANT 1492

La naissance et la jeunesse de C. Colomb.

Bien que 13 villes ou villages italiens revendiquent l'honneur de sa naissance, que Rochefort Labouisse ait cherché à prouver son origine française, tout comme l'abbé J. Peretti ses origines corses et Luis Ulloa (1) ses origines catalanes, on considère généralement que Christoforo Colombo est né à Gênes.

Toutefois l'opinion émise par M. Ulloa mérite d'arrêter notre attention. L'orthographe du nom, dit-il, n'est ni Colombo ni Colon mais Colom, nom répandu en Catalogne et qui explique le Colomo des anciens textes ; les armes personnelles de Colomb taxées de fantaisistes se retrouvent sous des aspects voisins dans les armoiries catalanes ; il n'aurait pas su l'italien et se serait dit génois par raison personnelle et raison d'Etat. Enfin le critique identifie Colomb

(1) Ulloa (Luis), *Christophe Colomb Catalan*. Paris, Librairie orientale et américaine, Maisonneuve frères, 1927, in-8°.

avec le corsaire Juan Colom, lequel dut changer son prénom en celui de Christoferens pour se refaire une virginité.

Les arguments de cette thèse paraissent parfois très probants, leur ensemble se coordonne bien et peut-être, comme le dit le distingué pré-américaniste R. d'Harcourt, deviendra-t-elle un jour de l'histoire. Mais elle contient beaucoup de suppositions et de lacunes et si M. Ulloa détruit il ne reconstruit pas encore, nous disant seulement de prendre patience, que la découverte de la famille catalane sera l'œuvre des années.

Or, comme Raccolta, H. Vignaud et surtout H. HARRISSE, par de belles, longues et patientes recherches, ont fait magnifiquement connaître la famille Génoise du grand Navigateur, nous nous contenterons pour le moment de leurs très satisfaisantes et suffisantes conclusions.

L'Italie et l'Espagne, toutes deux riches de gloire, ont une fois de plus le droit d'être fières, la première de compter Colomb parmi ses fils, la seconde d'avoir eu la générosité d'accueillir cet étranger, et les autres nations leur doivent un témoignage d'admiration et de reconnaissance puisqu'elles ont donné un homme de génie à l'Humanité.

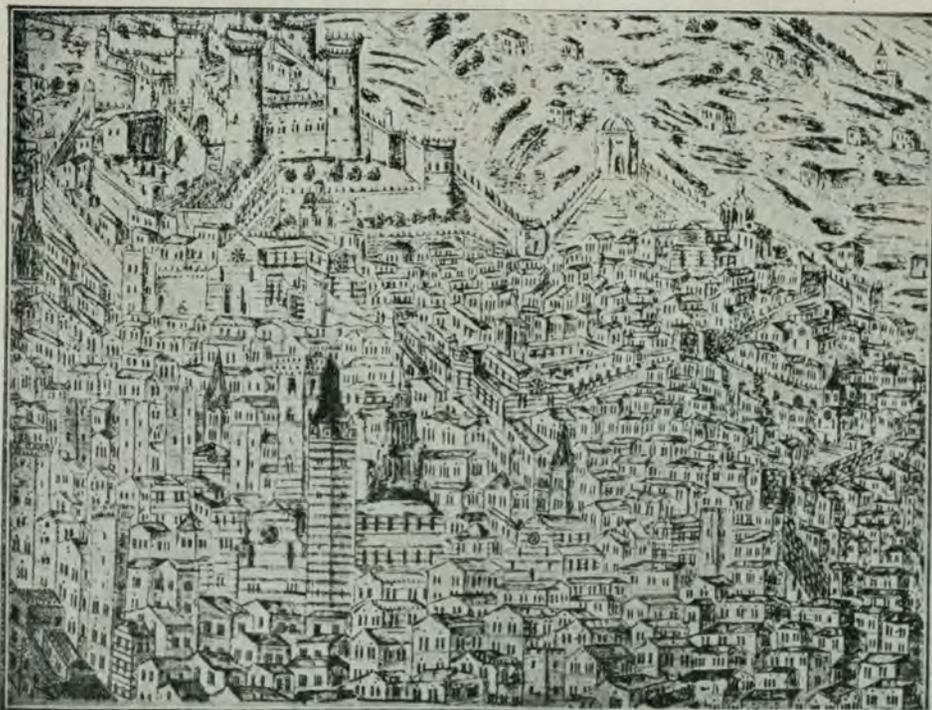
Il semble en effet bien établi par Henry HARRISSE (1) qu'un pauvre plébéien, Giovanni Colombo, vivait dans Quinto, petite ville près de Gênes, dès le premier quart du XIV^e siècle. Il eut deux fils, Antonio qui resta à Quinto, et Domenico qui se fixa à Gênes vers 1439. Tous deux étaient tisserands.

Domenico, le seul qui nous intéresse, épousa Susanna Fontanarossa dont il eut quatre fils : Christoforo, Giovanni-Pellegrino, Bartolomeo et Giacomo, qui eux aussi furent tisserands, et une fille

(1) *The Discovery of North America*, by Henry HARRISSE. Paris, H. Welter, 59, rue Bonaparte, 1892.

Christophe Colomb devant l'Histoire, par Henry HARRISSE. 12 oct. 1892. Librairie américaine, Ch. Chadenat, 17, quai des Grands-Augustins, Paris.

Bianchinetta, qui épousa Giacomo Bavarello, fromagier-charcutier tenant boutique non loin de la demeure de Domenico Colombo, faubourg Saint-Etienne, quartier des tisserands.

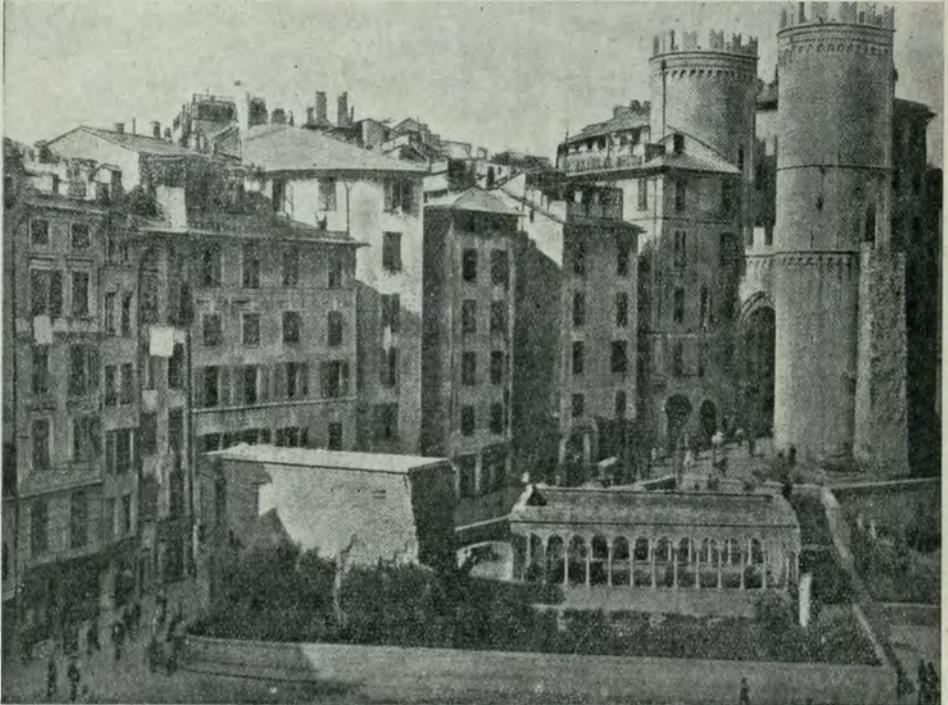


Gênes au XVI^e siècle.

La naissance de Christoforo aurait eu lieu entre le 29 octobre 1446 et le 29 octobre 1456, probablement en 1452 (1). Christophe Colomb, puis ses descendants, craignant avec raison les préjugés de l'époque et la fierté espagnole, sans nier tout à fait leur origine plébéienne, cherchèrent à l'atténuer en faisant planer le doute sur certaines

(1) 1452 est la date adoptée par André de Hevesy, qui dans une belle étude *Christophe Colomb ou l'Heureux Génois*, Editions Emile-Paul frères, Paris, 1927, donne entre autres choses de très intéressants détails sur la famille, la naissance et la jeunesse de celui-ci.

alliances avec les fameux marins Colomb le jeune et l'archiprêtre Colomb, et en cachant la date réelle de la naissance du navigateur, pour dérouter des recherches qui auraient pu provoquer des révélations inutiles. C'est évidemment pour la même raison qu'ils laissèrent se propager la légende, qu'après avoir reçu des éléments d'instruc-



La maison de Colomb, la porte Soprana et le Cloître St-Andréa.

tion à Gênes, Christoforo fut envoyé à l'Université de Pavie. Si cela avait été exact, il aurait eu pour maîtres en astronomie nautique Stefano de Faenza et Antonio de Tergazo. Sous le titre de *philosophie naturelle* on lui aurait enseigné la physique d'Aristote, ainsi que la cosmographie, et sous celui d'*astrologie*, la géométrie et la géodésie, le mouvement des corps célestes et tout ce qu'on savait

d'astronomie, réuni avec la science des pronostics, l'astrologie judiciaire et la cabale. On prétendit qu'à l'âge de 14 ans il avait interrompu ses études universitaires et commencé son apprentissage de marin. Il disait en effet avoir « passé 23 ans sur mer et navigué tout ce que l'on a navigué jusqu'ici » avant 1492.

La vérité paraît beaucoup plus simple ; Christoforo, étant l'aîné des fils, reçut tout enfant quelque éducation dans une sorte d'école primaire que la corporation des tisserands subventionnait au Borgo dei Ionieri. Il put, par goût, faire de plus quelques études maritimes, voyager aussi en Méditerranée, comme cela arrivait aux ouvriers vivant dans les ports, et il est certain qu'il fit dans sa toute jeunesse au moins un voyage à Chio sur la galère d'un ami armateur (1) avant d'en faire de plus importants sur lesquels nous reviendrons, mais il ne dut pas aller à l'Université de Pavie.

Ces constatations n'enlèvent rien au mérite de Colomb, au contraire, car c'est ainsi par son amour du travail, par son habileté à s'instruire, sa persistance et sa remarquable intelligence, secondé par le *sens marin* — sens spécial que possèdent naturellement certains hommes et que d'autres, même marins de profession, n'acquièrent jamais — qu'il parvint au degré de perfection qui lui permit de concevoir ses



La maison de Colomb à Gènes, près de la porte Soprana.

(1) Henry Vignaud, *Le vrai Christophe Colomb et la Légende*. Aug. Picard, éditeur, 82, rue Bonaparte, Paris, 1921.

expéditions, de les faire adopter, de les préparer, de *les conduire* et de les ramener.

C. Colomb n'est pas l'unique exemple d'un homme né avec cette passion si étrangement absorbante de la mer et de l'aventure, qui s'instruit, observe, saisit du premier coup ce qui touche à la navigation, et sans avoir été à proprement parler un professionnel, entre dans la carrière maritime par une porte dérobée et s'y trouve tout de suite plus qu'à l'aise...

On a prétendu, et d'autres prétendent encore, que Colomb fut un navigateur médiocre, voire même un mauvais marin; la lecture attentive des documents et l'examen de faits bien acquis prouvent à eux seuls le contraire. D'ailleurs, il a magistralement répondu à cette accusation d'incompétence en retournant trois fois au Nouveau Monde malgré son âge et ses infirmités, élargissant chaque fois ses magnifiques découvertes.

Sans insister davantage, car d'autres preuves surgiront au cours de ce récit, notons encore que des navigateurs de grande valeur, comme le fameux pilote Juan de la Cosa et plusieurs de ses matelots, sont repartis volontairement sous ses ordres. En eût-il été de même s'ils n'avaient pas eu confiance dans ses capacités? C'est une tendance assez naturelle aux pays latins de chercher à diminuer la valeur d'un chef qui revient orné de l'auréole de la notoriété. Souvent les subordonnés amorcent ce dénigrement; s'ils n'attaquent pas franchement, leurs insinuations et leurs réticences, encore plus éloquentes, sont vite ramassées et interprétées par ceux qui croient se grandir en diminuant les autres. Ce qui s'est passé pour Colomb est presque la règle, et je pourrais citer deux expéditions, pas très éloignées de nous, dont les deux chefs de nationalités différentes furent traités de pareille manière. Ainsi que Colomb, ce qui est un honneur pour eux et une chose assez curieuse d'ailleurs, l'un et l'autre eurent plusieurs fois, dans la suite, l'occasion de prouver leurs capacités et même leur valeur, sans le secours ni la présence de ces colla-

borateurs qui se considéraient ou cherchaient à se faire considérer cependant comme indispensables.

Pour en terminer avec les origines et les débuts de C. Colomb, il est incontestable que dans la suite il « embrouilla » la vérité parce qu'il devait, pour accomplir son œuvre, non seulement fréquenter des nobles Castellans et même commander à quelques-uns des plus fiers d'entre eux, mais encore donner confiance à ses employeurs et en imposer aux marins placés sous ses ordres.

Nous ne chercherons pas à faire l'apologie du mensonge, mais nous pouvons remarquer que ces entorses à la vérité étaient bien peu graves puisqu'elles ne faisaient de mal à personne ; en tous cas, elles étaient indispensables.

La meilleure preuve en est que Colomb, malgré tout, eut terriblement à souffrir de son vivant, du mépris des hidalgos par suite de ses origines discutées, et même de celui du peuple qui toujours, et quelle que soit sa nationalité, aime le panache, ainsi que de la jalousie des navigateurs qui, surtout après son succès, ne lui pardonnaient pas d'être un irrégulier.

Si nous revenons sur ces faits c'est que peu d'hommes ont soulevé autant d'enthousiastes admirations que Colomb, mais aucun à travers les siècles n'a eu autant de détracteurs acharnés à salir sa mémoire, et, pour nous servir d'une expression très moderne, à le déboulonner. Or, l'accusation de mensonge formulée contre Colomb en se basant sur d'excusables dissimulations est à la tête de tous les arguments et nous obligera à insister particulièrement sur les cas où elle est facilement réfutable et dénuée de tout fondement sérieux.

« *Quiconque se livre à la pratique de cet art (la navigation), écrit Colomb aux Rois Catholiques, désire savoir les secrets de la nature d'ici bas* » et cette phrase admirable, qui doit émouvoir les savants et les marins, qui montre mieux que la chicane des textes incertains l'idée directrice du génial navigateur, doit être le leitmotiv de toute histoire de sa vie.

Arrivée de C. Colomb à Lisbonne.

En 1473 Christoforo s'émancipa complètement et partit à l'étranger ; son frère Bartholoméo en fit autant et Giacomo (Diego en Espagnol) resta cardeur à Gênes, jusqu'à ce que son aîné, retour des Indes, l'appelât en Espagne et le prît comme aide de camp. Seul Giovanni-Pellegrino resta au pays et y mourut dans l'obscurité.

Christophe fut jeté, dit-on, sur la côte du Portugal après un combat où le navire sur lequel il se trouvait comme officier sauta. Henry Vignaud confirme cette assertion en modifiant le récit. D'après cet historien il aurait été passager sur l'un des quatre navires de commerce se rendant de Gênes en Angleterre et appartenant au même armateur ami qui lui avait facilité son voyage à Chio. Attaqué par l'amiral français Casenave, dit Colombo, son bâtiment fut effectivement incendié ; il se sauva à la nage et gagna ensuite Lisbonne. Peut-être continua-t-il son voyage en Angleterre sur l'un des navires qui avait pu échapper au désastre en se réfugiant dans le Tage, mais dans tous les cas il s'établit à Lisbonne soit alors, soit à son retour. Il paraît fort probable que Colomb était venu dans cette ville afin de satisfaire son goût des choses de la mer. Comme tant d'autres navigateurs et savants de l'époque, il était attiré par le Collège Naval et l'Observatoire de Sagres, fondés sous Alphonse V par Henri de Portugal, dit le Prince Navigateur. Il y resta jusqu'en 1484 et non seulement y fit la connaissance de nombreux savants et marins, mais encore refit ou compléta ses études et arriva à un degré de science très rare chez un marin de cette époque.

A Lisbonne il épousa une Monez-Perestrello qui mourut quelques années après, mais dont il eut un fils, Diego. D'après quelques historiens elle était la fille d'un navigateur dans les papiers duquel Colomb aurait puisé beaucoup de ses connaissances, mais H. Harrisse affirme qu'aucun Perestrello ni Monez n'a jamais été ni explorateur ni même

PRÆFATIO.

I



THEODORVS DE BRY LECTO.
ri salutem.

C. Colomb, gravure frontispice des *Grands Voyages* de Théodore de Bry, graveur, libraire et orfèvre, né à Liège en 1528, mort en 1598. Cet ouvrage fut publié en collaboration avec son fils Jean Théodore, également graveur, né à Strasbourg en 1561, mort en 1623.

marin. Christophe Colomb gagnait sa vie et celle de sa famille en vendant des livres à images, en construisant des globes et en dessinant des cartes. Il navigua aussi, et en février 1477 alla en Islande, puis en Guinée et à Madère. De fort savants historiens, adoptant volontiers les affirmations de H. Vignaud, contestent le voyage en Islande, admettant tout au plus que notre Génois serait allé aux Féroë. Cependant il est bien question « d'un pays couvert de neiges et de glace », ce qui correspond à l'Islande et nullement aux Féroë où il n'y a *jamais* de glace, tant sur les montagnes que sur la mer, et où la neige ne séjourne guère plus que chez nous. Colomb dit qu'il navigua à 100 lieues au Nord de Frieslandia (Islande), et on trouve en cela le meilleur argument pour soutenir le contraire ; car, affirme-t-on, s'il s'était agi de l'Islande, son navire aurait été empêché par les glaces de faire route, surtout à cette époque de l'année, à une pareille distance dans le Nord. Or 100 lieues de Colomb (1) équivalent à environ 320 milles marins actuels, et c'est une notion élémentaire pour les navigateurs et géographes que pendant certaines années, en février, et peut-être même surtout en février où il n'y a pas encore de débâcle, la mer peut fort bien être libre à 320 milles et plus de l'Islande. En 1882, pendant tout l'hivernage des Autrichiens de la « Pola » à l'île Jan Mayen qui est justement à cette distance, on ne vit pas de glace sur la côte Sud de cette terre polaire, et depuis 1923, date à laquelle les Norvégiens y ont établi un poste météorologique, il en est de même.

Il n'y a donc aucune raison de nier ce voyage en Islande et nous nous trouvons bien obligés, au contraire, de considérer avec le très

(1) D'après M. d'Avezac (*Note lue à la Soc. de Géogr. le 21 décembre 1800*) la lieue marine en 1492 était de 5924 mètres (soit 4 milles romains à 8 stades par mille). Actuellement la lieue marine est de 5555 mètres, elle équivaut à 3 milles marins de 1856 mètres. Lorsque nous donnerons textuellement des citations du journal et des lettres de Colomb, nous conserverons les mesures de distance de son époque, mais, dans la discussion, nous n'envisagerons que le mille marin actuel.

documenté professeur norvégien G. Storm que Colomb visita cette île en 1477 (1).

Il est même fort probable que son but était d'atteindre le Groenland dont la côte Est était alors colonisée, ou peut-être de rechercher



C. Colomb, par Ridolfo Ghirlandaio
(Musée civique à Gènes).

ou visiter une autre contrée telle que l'île actuellement connue sous le nom de Jan Mayen. C'est vraisemblablement au cours de ce voyage que Colomb fut pris par la séduction des régions polaires : dans une lettre écrite en 1500 à Doña Juana de la Torre il parle

(1) Nous ajouterons que Finn Magnusen déjà avant 1867 avait constaté d'après d'anciens documents que justement en 1477 l'hiver en Islande avait été particulièrement doux et qu'on ne trouvait pas de glaces dans les ports.

d'un projet qu'il avait élaboré et qu'il n'abandonnait pas, d'aller à la découverte du pôle Arctique.

Des précisions ont été données en ce qui concerne le voyage à Madère, et il semblait déjà certain que Ladisio Centurione, chef de la maison de Gênes qui possédait de nombreux comptoirs répandus sur le monde connu, s'étant associé avec Paolo di Negro fixé à Lisbonne, expédia Colomb à Madère acheter du sucre et de la laine. Dans une fort intéressante communication à l'Académie des Sciences Coloniales, en 1927, M. de la Roncière apporte à l'appui de ce dire des documents intéressants. La guerre de Cent ans, dit-il, fut suivie d'une crise des changes (rien de nouveau sous le soleil) et la maison Centurione fit adopter l'étalon d'or. Elle envoya en 1447 l'explorateur Malfante dans le Sahara à la recherche de l'or signalé par des cartes déjà existantes ; après quoi elle employa Colomb comme voyageur de commerce et l'expédia en 1478 acheter des sucres dans les îles d'Afrique, tout en lui enjoignant de chercher la route la plus courte pour gagner les Indes, pays des épices et de l'or (1).

En somme il fit de fort sérieuses navigations, un peu dans toutes les mers, et put ainsi, doué comme il l'était, apprendre la pratique comme il avait appris la théorie, même simple voyageur de commerce.

Cette petite digression, qui peut sembler puérile, a cependant son importance, car nous constaterons dans la suite que les historiens, qui cèdent au désir de soutenir une thèse, font abstraction des à-côtés maritimes dont ils ne se soucient peut-être pas assez.

Portrait de C. Colomb.

Il est fort probable que c'est peu de temps après son arrivée à Lisbonne, alors que son instruction venait de prendre des bases solides, que germa dans le cerveau du futur « descubridor » l'idée

(1) André de Hevesy, *loc. cit.* — Documenti e Ricordi Colombiani conservati in Genova, Municipio di Genova, 1926. — De la Roncière, *La Géographie*, N° mai-juin 1927, p. 425.

de l'entreprise consistant à « trouver le pays des épices en gagnant l'Orient par l'Occident ».

Mais nous reviendrons aux connaissances géographiques qu'il a pu acquérir après avoir cherché à donner un aperçu de sa personne physique et de quelques traits de son caractère.

Christophe Colomb était de belle taille, fort de membres, le visage allongé, les pommettes un peu saillantes, le nez aquilin, le menton creusé d'une fossette. Les yeux gris-bleu très-doux s'animaient dans les moments d'émotion ; son teint blanc se colorait facilement, sa figure était parsemée de taches de rousseur ; sa chevelure était blonde mais devint blanche vers 30 ans. Ces renseignements proviennent surtout de son fils Fernando et du Vénitien Angelo Trevisan, car on ne connaît aucun portrait de lui peint d'après nature.

Il était simple dans sa mise, ayant souvent un vêtement semblable, par sa coupe et sa couleur d'un brun grisâtre, à celui que revêtaient les moines de l'Observance, et il portait le cordon de saint François. Cependant il est fort probable que cette grande cape était tout simplement le manteau à pèlerine adopté par les marins de l'époque.

Il adorait les parfums. Son linge était imprégné de roses et de cassis séchés. Il mangeait surtout des légumes et des fruits ; du riz et des dattes lui suffisaient, et il ne buvait que de l'eau adoucie par du sucre brun des Canaries et de la fleur d'oranger.



C. Colomb, d'après une gravure du XVI^e siècle. Il porte la cape dite de moine mais qui n'était probablement qu'un vêtement de marin.

Affable, digne et grave, il était le premier à respecter l'ordonnance interdisant de jurer à bord, se permettant tout juste, nous rapporte son fils, de s'écrier « par San Fernando ! » Il essayait volontiers sa plume

par une invocation à Jésus ou à la Vierge Marie. Il était incontestablement très religieux et il l'a prouvé dans maintes occasions, ainsi que nous le verrons dans la suite ; peut-être l'était-il même davantage que la plupart des hommes de son époque.

Il rêvait d'entreprendre la conquête du Saint Sépulcre et voulait amasser de l'or dans ce but. « *L'or est ce qu'il y a de mieux*, a-t-il répété ; *avec de l'or on fait des prodiges. On envoie même les âmes au ciel* ».

Colomb était un mystique, et ce mysticisme développé par les désillusions, les chagrins, les fatigues et les infirmités, prit de grandes proportions dans les dernières années de sa vie. La fameuse vision céleste, qu'il décrit au cours de son quatrième voyage, en est la preuve. Cette



C. Colomb, dessiné d'après un tableau attribué à Antonio del Rincon par Don Pedro Colomb Duc de Veragua, arrière-petit-fils de Christophe Colomb.

vision a été tournée en ridicule par certains détracteurs récents, mais elle est aussi qualifiée « d'une haute envolée... pleine d'élévation et de poésie », et comme cette opinion est simplement signée de Alex. de Humboldt, nous ne craignons pas de l'adopter de préférence.

Colomb était-il fou ou le devint-il ? Il n'était et ne fut atteint

d'aucune folie caractérisée, mais il avait du génie et la limite est quelquefois bien difficile à tracer.

On a voulu voir en lui un inspiré et lui-même se jugeait tel, écrivant notamment aux rois d'Espagne : « *Brûlé d'un feu céleste je vous ai exposé mes projets alors que tous les tournaient en ridicule* ».

Exagérant sa sainteté on a certes été beaucoup trop loin lorsque par deux fois on a voulu le faire béatifier ; non seulement sa main fut



C. Colomb, par Gustave Alaux.

quelquefois lourde, mais encore sa vie intime ne fut pas toujours des plus vertueuses. Les campagnes menées dans ce sens, l'une de 1856 à 1892, avec Roselly de Lorgues nommé « Postulateur de la béatification de Colomb », l'autre en 1909 sous les auspices des « Knights of Columbus » (Chevaliers de Colomb), ne pouvaient aboutir, car avec toutes ses grandes qualités Colomb ne fut pas un saint et n'eut jamais la prétention de mener la vie d'un saint.

A la vérité, comme tous les hommes, il avait des qualités et des défauts. Il était probablement moins parfait que ses admirateurs le veulent et meilleur que ses détracteurs ne le disent. En tous cas l'au-

dace, la persévérance, une foi robuste en lui-même et en ses idées constituent son véritable caractère.

Si, comme nous l'avons déjà dit, il parvint à un degré d'instruction exceptionnel chez un marin de ce temps, il n'émit jamais la prétention d'être un savant. D'une susceptibilité extrême, fier jusqu'à l'orgueil et même jusqu'à la vanité lorsqu'il s'agit de revendiquer ce qu'il considère comme la juste récompense de ses efforts et la reconnaissance de son œuvre, C. Colomb est généralement modeste et timide dans l'exposé de ses projets et son appréciation de lui-même. Il écrit à Ferdinand : « *J'ai acquis quelques connaissances dans l'astronomie et la géométrie... je me sens porté à entreprendre... j'espère faire réussir...* » et au cours d'expédition, devant les merveilles de la forêt tropicale, il ne craint pas de déplorer son manque de notions botaniques. Ce regret de ne pas tout savoir, ce désir d'apprendre, se manifestent fréquemment chez lui, et ce magnifique marin est le type du serviteur de la Science.

On lui a reproché cruellement ce qui a été appelé son âpreté au gain et sa soif des honneurs ; nous ne discuterons pas, nous contentant de répéter avec Amyot : « On ne doit pas défendre aux gens de bien d'espérer honneurs de leurs vertueux faits », et de remarquer d'autre part que l'on mit peut-être beaucoup d'âpreté aussi à ne pas lui donner les récompenses qu'il méritait si bien et qu'on lui avait promises.

Résumé de l'histoire des connaissances géographiques depuis l'antiquité jusqu'à C. Colomb.

Il nous semble intéressant, avant d'aller plus loin, de résumer brièvement l'histoire des connaissances géographiques depuis l'antiquité jusqu'à Christophe Colomb.

Du temps d'Homère, mille ans avant J.-C., la terre était considérée comme un disque aplati, ceinturé par la rivière Océan ; au-dessus se

trouvait la voûte du ciel, au-dessous un espace sombre et sinistre, l'Erebus, que les âmes des morts devaient traverser en se rendant au royaume de Hadès. Le disque, entraîné par le poids de la végétation tropicale, s'inclinait légèrement au sud.

Vers 425 avant J.-C., Hérodote, parce qu'il savait que des voyageurs avaient pu aller beaucoup plus à l'Est et à l'Ouest qu'au Nord ou au Sud, transforme le disque en une sorte d'ellipse.

Aristote, 350 ans avant J.-C., enseigne que la terre est une sphère

et s'appuie sur les trois raisons suivantes : 1^o La matière a tendance à s'agglomérer sphériquement. 2^o Une sphère peut seule projeter une ombre circulaire sur la lune au moment d'une éclipse. 3^o La forme sphérique seule peut expliquer que l'horizon recule au fur et à mesure que l'on avance dans une direction quelconque. La terre était donc une sphère située au centre d'une sphère céleste piquetée de constellations.

Eratosthènes, cent ans plus tard, veut que le monde habité des Grecs occupe un quart seulement de la sphère et les Stoïciens décident que l'Océan est continu, la

terre formant quatre îles symétriquement disposées et toutes



Le Monde au temps d'Homère
(900 ans avant J.-C.).



Le Monde d'après Hérodote
(environ 440 ans avant J.-C.).

habitées. Aux trois inconnues on donna les noms de Antipodes, Antœken et Pericœken. Cette même idée est soutenue dix-huit ans après J.-C., par Strabon et quarante-trois ans après, par Mela.



Le Monde d'après Mela
(43 ans avant J.-C.).

Mais les Hiparchiens avec Seleukos, malgré le récit que fit Hérodote de la navigation des Phéniciens autour de l'Afrique, soutiennent que la terre est continue, enfermant des mers dont la Caspienne est une des plus petites. L'École d'Alexandrie adopte cette théorie et Ptolémée la figure dans sa carte.

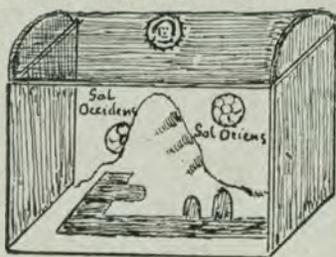


Le Monde d'après Ptolémée (environ 160 ans après J.-C.).

Que la terre soit décrite comme un disque plat ou comme une sphère, il fut admis par tous qu'il existait une zone de froid au Nord, et une torride au Sud. Cette dernière était considérée comme infranchissable. La chaleur solaire y était effroyable, laissant pourtant croître des herbes épaisses, les étoiles y jetaient des flammes, et des monstres incroyables, énormes baleines et autres, s'y mouvaient dans un brouillard dense et étouffant.

Les Phéniciens, qui eux voyageaient, propageaient avec grand soin ces légendes afin de conserver ainsi le monopole de la navigation lointaine.

Au moyen âge, les Arabes seuls entretiennent l'éducation reçue



Les Conceptions de St Augustin et de Cosmas Indicopleustes.

des Grecs et souvent même la perfectionnent ; les chrétiens s'occupent de sauver leurs âmes avant la fin du monde annoncée comme prochaine, et d'ailleurs, admettre qu'il puisse y avoir des peuples isolés qui par conséquent n'ont pas partagé le péché d'Adam et n'ont pu être atteints par la rédemption, est une hérésie.

Cependant saint Augustin croit que la terre peut être ronde, mais, combattant toute idée d'antipodes, il l'imagine comme une boule flottant dans l'eau avec un tiers environ émergeant, qui seul est habité et habitable.

Lactance au IV^e siècle rejette toute idée de sphère sans autre argument que « c'est écrit ».

Cosmas Indicopleustes, un moine qui avait voyagé aux Indes et qui n'arrivait pas à concilier ses observations avec une terre plate, finit par inventer son naïf et délicieux coffret, où le ciel est figuré par le couvercle et où la terre est agrémentée d'une montagne bien placée pour permettre au soleil de se lever et de se coucher.



Le Monde d'après Macrobius
(environ 400 ans après J.-C.).

Petit à petit, le monde redevient un disque plat, cependant il arrive comme dans la carte de Macrobius de voir figurer une zone frigide et une zone torride et infranchissable.

Le Vénitien Marco Polo de 1271 à 1291 montre cependant que l'accès de la zone torride n'était pas tout à fait interdit ; il avait en effet atteint Cambalu (Pékin) et séjourné 17 ans à Cathay (Chine) auprès du Grand Khan, rapportant aussi des précisions sur Cipangu (Japon).

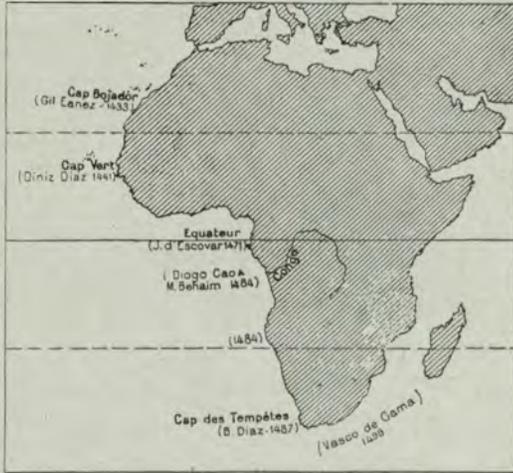
Puis à l'Arabe intelligent succédera le Turc borné et destructeur ;

mais les Chrétiens, à leur tour, se réveillant peu à peu, la sphéricité de la terre sera de nouveau admise.

Les véritables progrès en géographie et en navigation datent de la fin du moyen âge, grâce au prince Henri de Portugal, connu à juste titre sous le nom de Henri le Navigateur, qui vécut de 1394 à 1460. Fils du roi Jean I^{er}, il vint en 1415 se fixer au Cap Saint-Vincent et créa l'Académie de Marine de Sagres où il s'entoura des savants les plus capables de le seconder, sans distinction de pays ni de religion. Il attira les marins, les instruisit, les poussa et les encouragea à voyager, et perfectionna l'art de la navigation. Avec lui les limites du monde commencent à reculer et l'élan qu'il a donné ne s'arrêtera plus.

Les légendes transmises à travers les siècles sont arrivées jusqu'à

cette époque, un peu modifiées peut-être depuis l'antiquité, mais elles voulaient encore, tout au moins pour le vulgaire, que la zone torride soit infranchissable par suite de la nuit perpétuelle, des vagues hautes comme des montagnes, des calmes éternels, de l'évaporation de l'eau ne laissant qu'une boue salée, des monstres affreux, le Kraken et la



Les découvertes des Portugais en Afrique
au XV^e siècle.

Main noire, de la mer gluante et des herbes. Cependant, en 1433, les Portugais atteignent le cap Bojador, puis en 1441 le cap Blanc et le cap Vert ; ils franchissent l'équateur en 1471, et enfin Barthélémy Diaz double le cap des Tempêtes en 1487, ouvrant la voie que devait suivre Vasco de Gama en 1498.

Etat supposé des connaissances de C. Colomb vers 1484.

Christophe Colomb fut indirectement un élève de Henri le Navigateur dont l'influence survécut, comme nous venons de le voir.

Son grand projet naquit au fur et à mesure que se développait son instruction maritime et qu'il cherchait à satisfaire son insatiable curiosité des choses de la mer.

Il s'appuyait : sur les enseignements d'Aristote et sur ce **que** les Pythagoriciens avaient émis concernant la sphéricité de la terre, rendant possible l'accès des contrées lointaines en naviguant vers l'Ouest après avoir franchi les Colonnes d'Hercule ; sur Strabon, qui dans sa géographie considère qu'une seule mer baigne les côtes opposées d'Europe et d'Afrique d'une part, d'Asie de l'autre ; sur Sénèque, qui insiste sur « la proximité de l'Espagne et de l'Inde et la facilité d'accomplir ce trajet, si les vents sont favorables ». Il évoque même jusqu'à un certain point des voyages, d'ailleurs fort probables, des Phéniciens, des Carthaginois et des Arabes.

Toutes ces choses avaient été puisées par Christophe Colomb, surtout dans l'*Imago Mundi* écrit par Pierre d'Ailly, évêque de Cambrai en 1396. Cet ouvrage, dont un exemplaire longuement annoté par Colomb existe encore, est une compilation géographique médiocre, mais où sont traitées toutes ces conceptions des anciens.

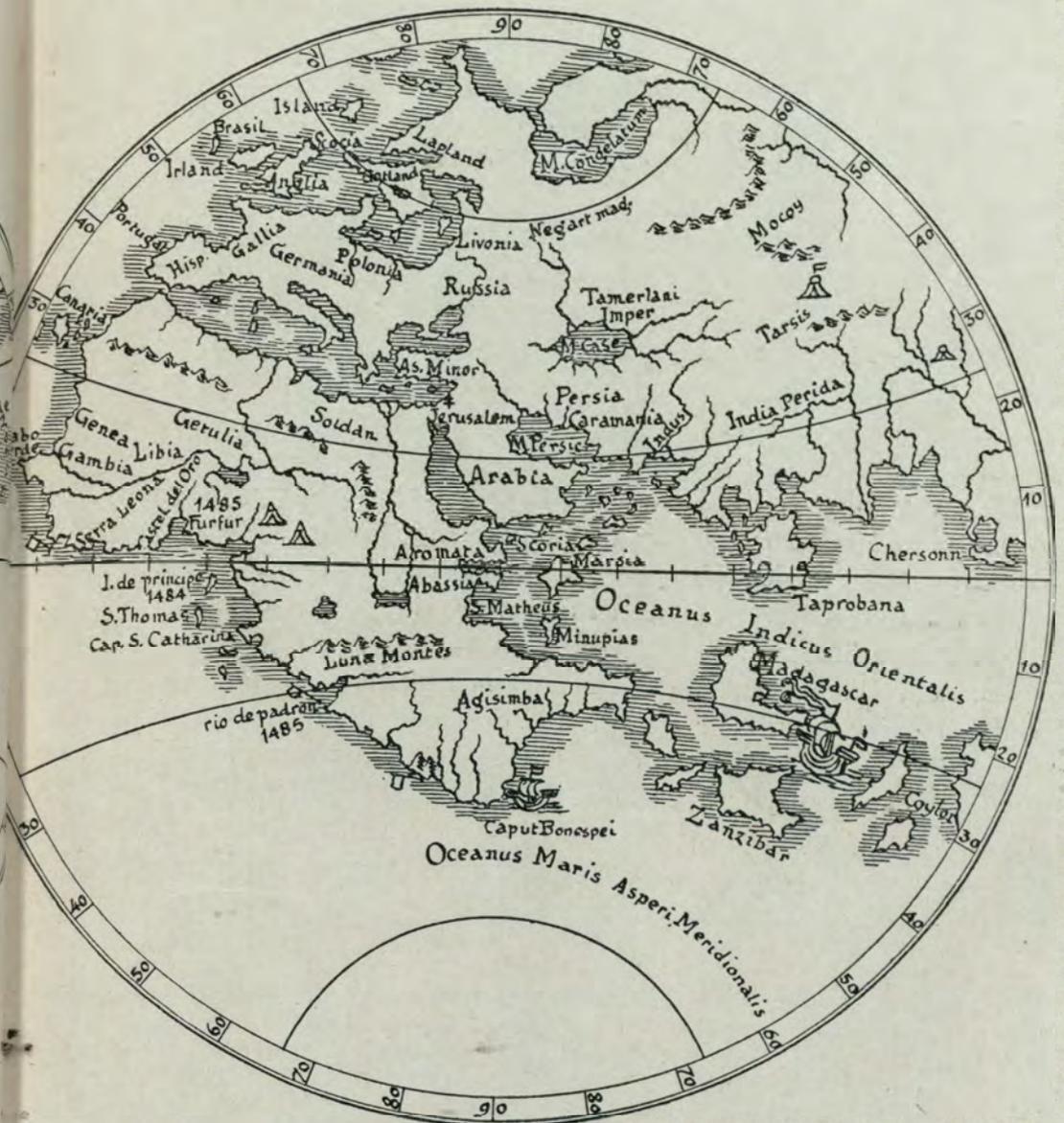
Il connut et fréquenta à Lisbonne de nombreux savants. Parmi ceux-ci Martin Behaim, dont le rôle inconscient, grâce à un globe qu'il construisit à Nuremberg résumant les connaissances géographiques de l'époque et prouvant la possibilité du projet de Colomb, fut tel, que nous ne croyons pas sortir de notre sujet en en disant quelques mots. Behaim naquit à Lisbonne, Fayal ou Nuremberg, vers 1459 ; il fut drapier à Vienne, Anvers et Venise, puis vécut 16 ans aux Açores, avec son beau-père, le seigneur de Murkirchen, où il s'occupa de l'art de la navigation et se fit une réputation. Jean II, roi du Portugal, l'attira à Lisbonne ; il y fut nommé membre d'une commission scientifique chargée d'indiquer les moyens de naviguer d'après la hauteur du soleil ; c'est ainsi qu'avec deux médecins, maître Rodrigo et le Juif maître Joseph, également attachés à l'Académie de Sagres, furent arrêtées les méthodes pratiques permettant

d'appliquer l'astrolabe à la navigation. En 1484, il voyagea sur les côtes d'Afrique, au delà de l'équateur, sous le commandement de Diogo Cao, qui explora le golfe de Guinée et reconnut l'embouchure du Zaire (le Congo). En 1485, il fut nommé Chevalier de l'Ordre du Christ. Au retour, en 1491, il construisit son globe terrestre à Nuremberg. C'est ce savant que Hieronymus Monetarius, sous l'inspiration ou sur l'ordre de l'empereur Maximilien, proposa par lettre au roi de Portugal Jean II en 1493 (ne sachant pas encore ce que Christophe Colomb avait accompli), pour conduire une expédition par l'Ouest, jusqu'à Cathay. Ceci prouve combien ce projet était alors dans l'air. Martin Behaim mourut en 1506.

Enfin Colomb entra en correspondance avec le célèbre savant florentin Toscanelli pour lui soumettre son plan et lui demander son avis sur le programme général de semblable expédition, aussi des renseignements sur la route à prendre, la distance à parcourir, les escales possibles et les points de débarquement.

Toscanelli, en lui envoyant une carte marine, adressa à Colomb la même lettre qu'il avait fait parvenir peu de temps auparavant à Alphonse V par l'intermédiaire du chanoine Martinez (nouvelle preuve que ce projet était envisagé par d'autres), affirmant que cette expédition était beaucoup plus facile à réaliser qu'on ne le croyait. Le savant Florentin répondant aux questions d'escales possibles, de distance, etc... donna les précisions suivantes : « De Lisbonne vers l'Ouest en droite ligne il y a 22 espaces de 250 milles chacun jusqu'à la grande ville de Quinsay qui a 100 milles de circonférence, 10 ponts, et dont le nom signifie La Cité du Ciel. Cette ville est dans la province de Mango près de celle de Cathay. De l'île d'Antilla que vous connaissez jusqu'à la fameuse île de Cipango il y a 10 espaces »...

Henry Vignaud veut que cette lettre soit apocryphe et inventée de toutes pièces après la mort de Colomb, « vraisemblablement » par Barthélémy son frère, Luis Colon son petit-fils, Fernand Colomb son fils, ou « un autre » (?), pour donner plus de valeur à ses « concep-



Mappemonde du Globe de Martin Behaim (1492), comprenant les dernières cartes des Portugais et montrant, suivant l'hypothèse de Colomb et de Toscanelli, l'extrême Asie vis-à-vis des côtes de l'Inde, à 100 degrés environ dans l'Ouest.

tions scientifiques ». Mais les arguments invoqués sont bien faibles et n'ont pas plus de poids que les raisons pour lesquelles les descendants ou amis du grand navigateur auraient commis ce faux qui, élaboré de sang-froid, serait bien maladroit et peu adéquat au but proposé, alors que dans ces conditions il eût été si facile de le corser un peu (1).

En toute occasion Colomb fouillait dans les journaux de bord qu'il pouvait consulter, interrogeait les marins qu'il rencontrait, fortifiait sa conviction et accumulait les arguments parmi lesquels, bien entendu, se placent en première ligne les débris de plantes, d'arbres, de bois travaillés, même les cadavres d'hommes étranges venus s'échouer aux Açores ; il préparait ainsi minutieusement la grande aventure.

C'est donc avec raison que Jean Reynaud, dans l'*Encyclopédie Nouvelle*, déclare Colomb un des plus audacieux et sages navigateurs, parce qu'il obéit fidèlement aux lois de la géographie antique, au lieu de s'embarquer sur la seule autorité de ses rêveries pour la conquête d'un continent inconnu.

Cependant l'américaniste de grande et méritée réputation, Henry Vignaud, qui a contribué largement à la documentation sur Colomb et est devenu le chef d'école de ses détracteurs, a voulu prouver que Colomb n'avait jamais eu l'idée « de gagner l'Orient par l'Occident », mais simplement, à l'instar d'autres navigateurs qui le précédèrent et dont le souvenir resta longtemps aux Açores, d'aller à la découverte des îles légendaires comme Antila ou celle des Sept Cités.

(1) Dans un très remarquable travail dont nous n'avons eu connaissance que lorsque notre manuscrit était à l'impression, M. N. Sumien, cependant ami et jusqu'à un certain point collaborateur de H. Vignaud, arrive aux mêmes conclusions que nous par des voies scientifiques irréfutables, et prouve la véracité incontestable de la correspondance entre Christophe Colomb et Toscanelli.

La Correspondance du Savant Florentin Paolo dal Pozzo Toscanelli avec Christophe Colomb, par N. Sumien. Paris, Soc. d'Éditions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 1927.

Plusieurs historiens se sont approprié, sans réserves, les idées de H. Vignaud en parlant à différentes reprises de Colomb. Mais à notre modeste avis, leur argumentation démolit complètement la théorie qu'ils veulent soutenir et nous devrons d'ailleurs revenir plus longuement sur ce sujet au cours de notre étude. Nous nous contente-



Toscanelli, d'après une gravure ancienne. Une nef est suspendue au plafond et les principaux instruments de navigation de l'époque sont disséminés sur les tables et dans la pièce. Une pierre d'aimant flotte dans une bassine pleine d'eau.

rons donc maintenant de quelques réflexions générales, inspirées par la lecture attentive d'un volume de H. Vignaud, résumant ses travaux et affirmations dans le but avoué de « forcer » l'opinion « du lecteur courant », catégorie à laquelle nous appartenons (1).

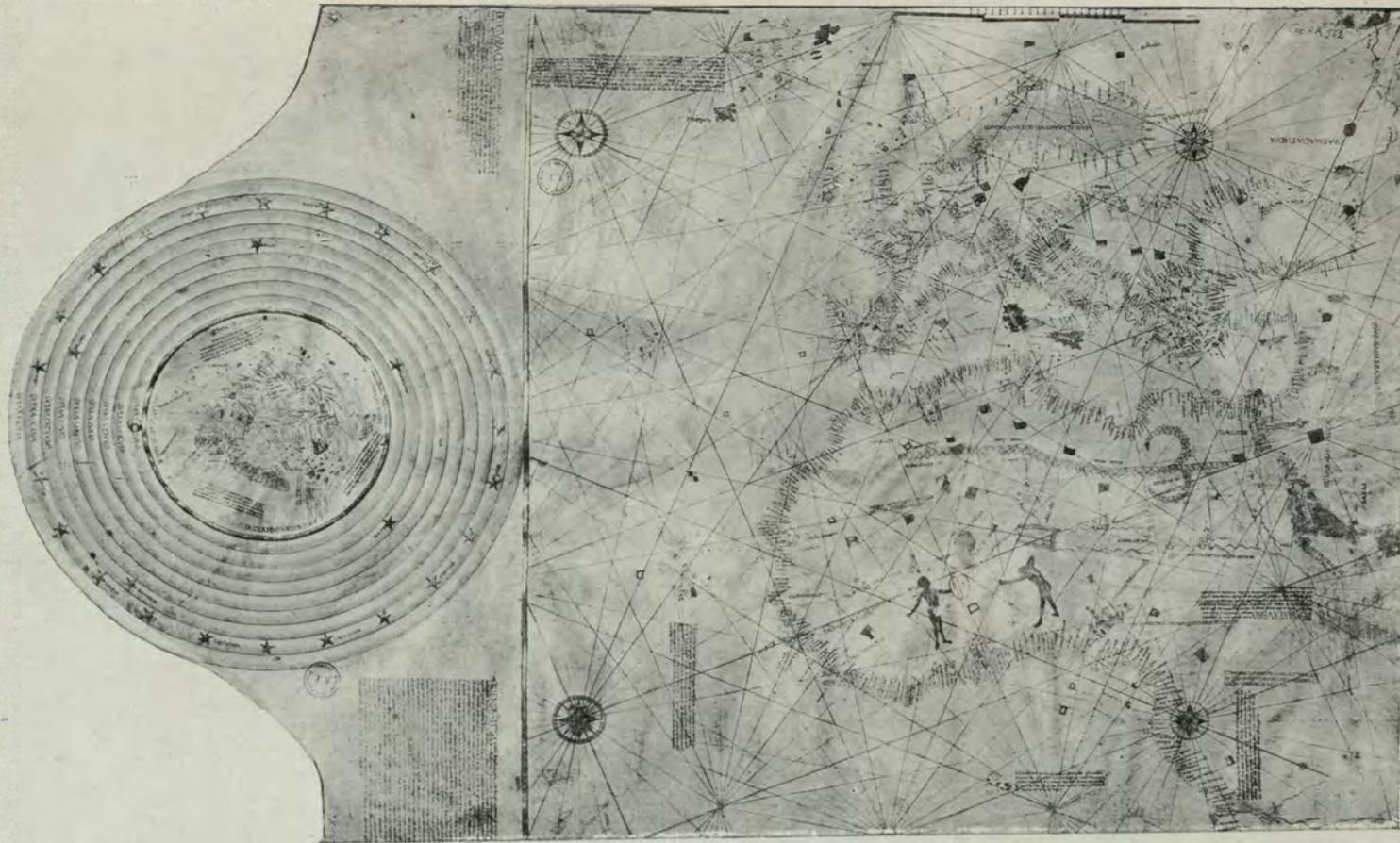
(1) H. Vignaud, *loc. cit.*

Nous ne voulons d'ailleurs pas, reconnaissant une fois de plus notre incompetence, nous livrer dans cette courte étude à de la critique historique serrée, et si nous insistons un peu, c'est uniquement parce que, nous embarquant avec Colomb, nous voulons être suffisamment documenté sur ses intentions pour pouvoir le bien suivre dans leur exécution.

Aux connaissances laborieusement acquises de Colomb et basées sur des données réelles, s'ajoutaient forcément les récits concernant des îles imaginaires comme celles de Saint-Brandan, et des légendes d'autant plus difficiles à débrouiller que, transmises de marin à marin, elles s'appuyaient souvent sur la réalité déformée par l'ignorance, l'exagération, ou le passage d'une bouche à l'autre. Peut-on vraiment reprocher certaines crédulités à n'importe quel cosmographe ou navigateur *de cette époque* lorsque l'on songe que les « nombreux îlots, écueils, bas-fonds et brisants indiqués sur les cartes des XVII^e et XVIII^e siècles, entre l'archipel des Açores et les Antilles, n'ont que tardivement disparu de nos atlas ? On les trouve encore sur les documents du XIX^e siècle. En 1802, les Espagnols signalent toujours des brisants et des vigies dans la mer des Sargasses et des écueils sont mentionnés dans cette partie de l'océan Atlantique jusque vers 1860 » (1) !! Encore *tout récemment* un haut fond a été signalé tout près de nos propres côtes dans le Golfe de Gascogne ; malgré son invraisemblance, cette nouvelle a été accueillie avec enthousiasme par de très réputés marins, et bien que des recherches répétées, patientes et sérieuses, exécutées par divers spécialistes, aient prouvé l'inanité de cette découverte et montré la cause de l'erreur, nombreux sont ceux qui hochent la tête avec scepticisme et tendent quand même à admettre sa véracité !

Colomb avait donc le droit, presque le devoir, de considérer qu'il existait des îles entre les Açores et le continent d'Orient qu'il *voulait*

(1) *La découverte de la Mer des Sargasses*, par Louis Germain, dans les Bulletins de la Société Océanographique de France, IV^e année, nos 12, 13 et 14.



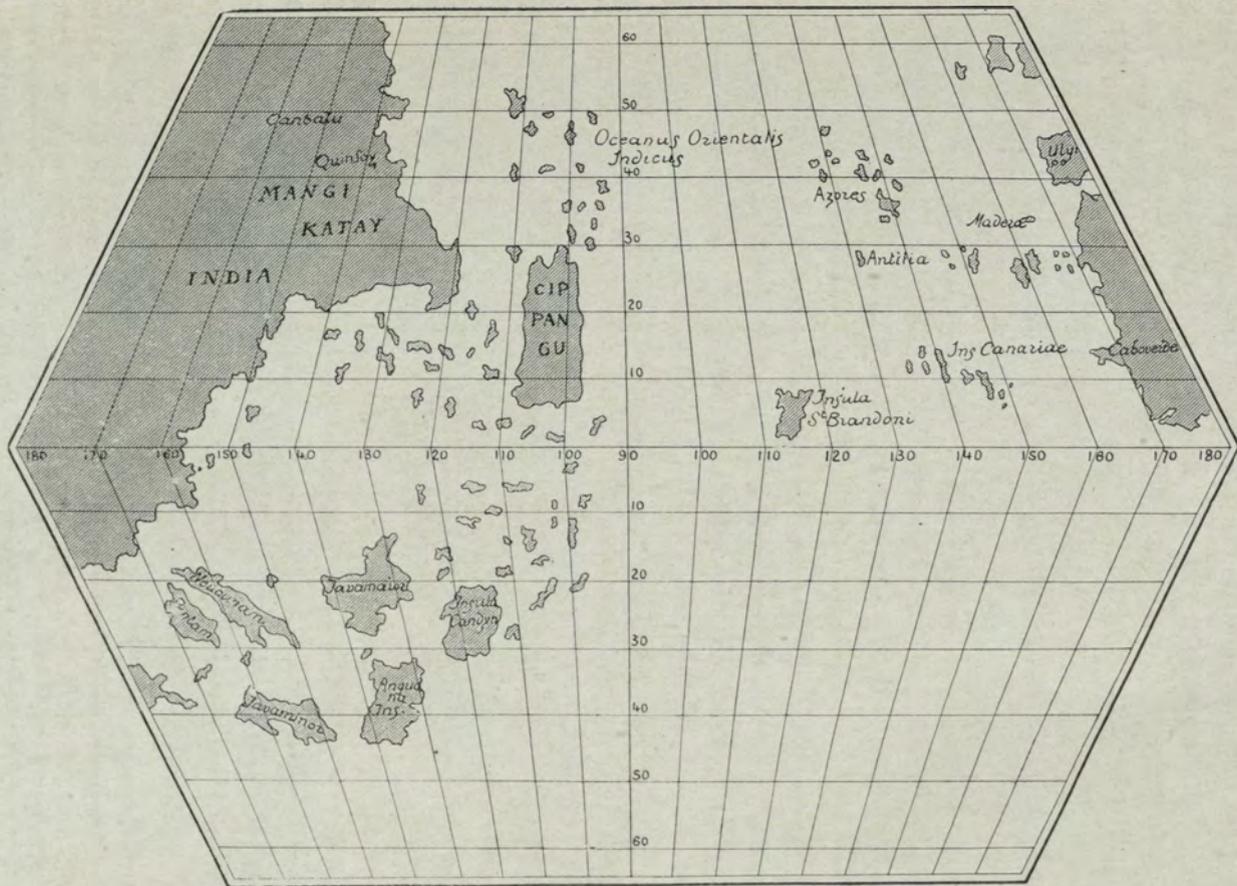
Carte découverte en avril 1924 dans les archives de la Bibliothèque Nationale par M. de la Roncière. D'après cet historien, elle aurait été dressée par C. Colomb, ou sous sa direction, avant 1492. Un planisphère annexé à cette carte montre la conception de l'Univers d'après C. Colomb : la Terre est une sphère au centre de neuf sphères célestes ; les continents forment une île au milieu de quatre océans.

atteindre par l'Occident. Comme le dit Henry Harrisse, ces îles sont semées sur les cartes et mappemondes de l'époque. Il est même certain, et sa correspondance avec Toscanelli semble le prouver, qu'il envisageait la possibilité d'escales et de découvertes en cours de route. Il eût d'ailleurs été coupable, tout au moins aux yeux d'un marin, en ne le faisant pas. Mais de là à vouloir que son projet consistât uniquement à atteindre ces îles de rêve, et qu'il travestît plus tard la vérité en affirmant qu'il voulait gagner Cathay, il y a un pas qui nous paraît bien difficile à franchir. Il suffit d'ailleurs, pour s'en rendre compte, de constater combien ceux qui veulent faire partager cette opinion bizarre sont obligés de jongler avec les hypothèses ; ils donnent des entorses au simple bon sens, accusent de faux et de « mensonges » sans en fournir les preuves ; ils sortent des clichés de romans-feuilletons, ou de moderne cinéma, en invoquant les révélations, (d'ailleurs fausses), « d'un vieux pilote reconnaissant à son lit de mort », les témoignages de gens intéressés, ou d'enfants, comme celui du page qui écoute caché derrière le fauteuil royal (rappe-lons en passant que les témoignages d'enfants ne sont jamais admis en justice), les lettres apocryphes et quoi encore ! alors que la vérité paraît si simple... *in medio stat virtus* (1).

Colomb voulait aller en Asie, le pays des épices, par l'Occident, et c'est d'autant plus naturel que l'idée était « dans l'air », mais, supposant trouver les îles, admises par tous, sur son passage, il eut vraiment été terriblement léger s'il n'en avait tenu compte dans ses projets. Voilà tout ! et en envisageant les choses avec cette simplicité, chacun devrait y trouver satisfaction.

Si l'œuvre elle-même de Colomb est un superbe volume, ouvert aux conceptions philosophiques, il en est de même des à-côtés de son histoire. On peut facilement philosopher sur l'état d'esprit d'un américaniste patient et érudit comme l'est H. Vignaud qui, pendant

(1) M. N. Sumien est encore bien plus sévère que nous dans ses appréciations et plus énergique dans ses expressions, *loc. cit.*



Reconstitution de la carte de Toscanelli, d'après Konrad Kretschmer.

toute sa vie, a accumulé des documents de la plus haute valeur, mais cède à la faiblesse de vouloir que son labeur sorte du domaine de la documentation pure et aboutisse au bouleversement des idées généralement admises (1).

Quant à nous, nous sortons de la lecture de ces livres tendancieux, de plus en plus convaincu, en tant que « gros public », que Colomb voulait « chercher l'Orient par l'Occident et passer par la voie de l'Ouest à la terre où naissent les épiceries », et en tant que marin, qu'il avait admirablement préparé son expédition. Mais il croyait, comme Toscanelli et bien d'autres, que la terre était beaucoup plus petite qu'elle ne l'est. Marin de Tyr en particulier admet 86° en longitude de moins entre l'Asie et les Canaries et c'est la grande extension de 23° donnée par les anciens à la mer Caspienne qui contribue sensiblement à augmenter la largeur de l'Asie. Pour Christophe Colomb, le monde était d'un quart plus petit que la réalité et il disait que six parties étaient à sec, la septième seule étant couverte d'eau, alors que nous savons que la mer occupe les trois quarts du globe. Pour les géographes de son temps, les contours de l'Asie en face de l'Europe étaient ceux de la mappemonde de Ptolémée, modifiés et nomenclaturés par Marco Polo.

Victor Hugo résume la situation en s'écriant : « Si Christophe Colomb eût été bon cosmographe, il n'aurait pas découvert l'Amérique ».

Je ne veux pas terminer ce chapitre sans répondre tout de suite à une protestation que je devine sur bien des lèvres. Il est hors de doute que des voyages antérieurs à l'immortelle découverte de Christophe Colomb, en dehors même de ceux très probables des Phéniciens, Car-

(1) Si l'incontestable érudition de H. Vignaud, ses travaux et recherches de grande valeur, obligent à prendre des ménagements en critiquant ses opinions, il n'en est pas de même pour ceux qui, dans la suite, se sont contentés pour dénigrer Colomb de reprendre les idées de cet historien sans apporter aucun document nouveau, et ce serait nous exposer à des redites, et ainsi à des pertes de temps, que d'exposer leurs arguments.

thaginois et Arabes, furent effectués, plus ou moins volontairement, d'Europe en Amérique, en particulier au Groenland et au Vinland, par des Scandinaves ou Normands, des Irlandais, peut-être aussi le Gallois Madoc, des Basques, des Dieppois, etc., voire même du côté du Pacifique par les océaniens, comme semble bien le prouver une communication récente de M. Rivet à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres. Mais, si ces traversées aventureuses montrent le courage et l'endurance, peut-être aussi la chance extraordinaire de ceux qui les effectuèrent, elles ne peuvent être rapprochées de l'œuvre du grand Génois, pas plus par leur conception et leur exécution que par leurs résultats. Des hommes ont touché au nouveau continent avant lui, et on trouvera peut-être encore que d'autres ont précédé ou suivi ceux-ci, mais les connaissances géographiques et l'équilibre social, antérieurement à 1492, n'en étaient ni plus ni moins modifiés ; Christophe Colomb est et restera le « découvreur » de l'Amérique ; on peut même dire que c'est grâce à lui que l'on a *découvert* ce que ces mêmes hommes avaient pu faire.

Les dix-huit ans de démarches de C. Colomb.

Christophe Colomb présenta son projet à Alphonse V de Portugal, mais celui-ci, engagé dans une guerre avec l'Espagne, avait abandonné les entreprises maritimes.

Jean II, son successeur, qui avait repris les idées de son grand-oncle Henri le Navigateur, écouta Colomb avec intérêt. Une commission composée de l'aumônier du roi, de son astrologue et d'un évêque, les mêmes qui donnèrent plus tard à Vasco de Gama les instructions et les cartes grâce auxquelles il parvint aux Indes, émit officiellement un avis défavorable. On prétendit que le roi avait, en cachette du Génois, envoyé un de ses navires vers l'Ouest ; que celui-ci, après avoir essuyé une violente tempête, revint bredouille au port et que Chris-

tophe Colomb, outré de cette perfidie royale, avait quitté le Portugal.



Vue générale du Couvent de La Rabida.

Rabida, situé à une demi-lieue de Palos de Moguer en Andalousie, nous retrouvons Christophe, avec son fils Diego, demandant l'hospitalité ou peut-être simplement un peu d'eau pour se rafraîchir. Il est accueilli par le prieur du monastère, Juan Perez, versé lui-même en astronomie, et la conversation s'engageant, le moine s'intéressa tout de suite à son hôte, le retint et le mit en rapport avec le père Marchena qui s'adonnait aux études cosmographiques. Il est fort probable que Colomb trouva dans ce couvent, situé à proximité d'un des ports les plus actifs de l'Espagne, de nombreux renseignements maritimes

D'autres affirment qu'il dut s'enfuir après avoir été mêlé à une intrigue politique ou pour éviter la prison pour dettes. Quoi qu'il en soit, il se rendit en 1485 en Espagne, tandis que Barthélémy Colomb partait en Angleterre, dans l'espoir de faire adopter par le roi de ce pays les projets de son frère.

Au seuil du couvent franciscain de Santa Maria de la



La porte du Couvent où Colomb demanda un verre d'eau.

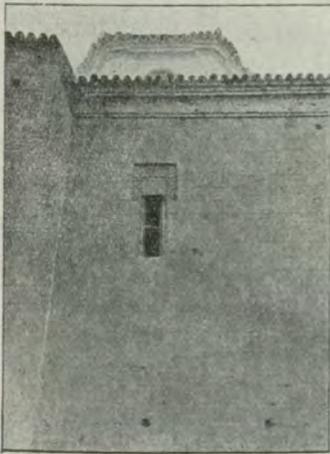
capables d'enrichir sa documentation, et peut-être même est-ce dans ce but qu'il y séjourna. Juan Perez devint à la fois un confident et un conseiller, et ce n'est pas sans émotion que l'on parcourt ce couvent, pieusement reconstitué par les soins généreux du duc de Montpensier, hanté par le souvenir de ces deux hommes s'entretenant du projet qui devait aboutir, non seulement à la découverte d'un continent, mais à la connaissance du monde.

Ancien directeur de conscience de la reine Isabelle la Catholique, Juan Perez donna une lettre à Colomb pour son confesseur actuel, qui, d'ailleurs, n'y fit pas la moindre attention.

C. Colomb confia alors son fils Diego aux pères Juan et Marchena qui se char-



La cellule
où vécut et travailla Colomb.



La fenêtre de la cellule
de Colomb.

gèrent de son éducation et se rendit à Cordoue où il s'établit et gagna sa vie, comme à Lisbonne, en vendant des livres à images et en fabriquant des cartes et des globes. Il y fit la connaissance de la belle Béatrix Enriquez de Arana et de cette liaison naquit un fils, Fernando, qui, doué d'une remarquable intelligence, devint plus tard l'historien de son père.

Enfin, il se concilia les faveurs de Pedro Gonzalès de Mendoza, archevêque de Tolède et grand Cardinal d'Espagne, qui le présenta aux souverains Ferdinand et Isabelle, fort occupés alors à conquérir leur royaume sur les Maures.



Tout comme de nos jours, quand le gouvernement veut gagner du temps, n'est pas décidé à accepter un projet, ou craint de prendre des responsabilités, une commission fut nommée et celle-ci, en commission qui se respecte, se divisa probablement en sous-commissions et fit attendre sa décision... cinq ans.

Elle se réunit au couvent dominicain de Saint-Etienne à Salamanque et n'était pas exclusivement composée, comme on a trop



Le jardin du Couvent. Au fond de l'allée centrale se dresse le monument élevé à la mémoire de Colomb.

voulu le faire croire, de moines ignorants, mais comprenait des professeurs d'astronomie, de géographie et de mathématiques, des dignitaires de l'Eglise et quelques moines instruits. Cependant, même pour ceux de ses membres qui ne demandaient qu'à être convaincus, la période de guerre ne plaidait pas en faveur de la réalisation d'un semblable projet et les raisonnements scientifiques de Colomb, s'ils étaient partagés

par les vrais savants, étaient encore considérés généralement comme révolutionnaires. La majorité opposa donc des textes bibliques, ainsi que les opinions cosmographiques de Moïse, des prophètes et des premiers pères de l'Eglise, exposées pour la plupart dans la topographie chrétienne de Cosmas. Les uns niaient avec Lactance la sphéricité de la terre ; le Psalmiste n'a-t-il pas dit : « *Extendens cælum sicut pellem* » ? (1) ce qui serait impossible si la terre était sphérique ; donc, elle est plate comme un tapis ; saint Paul, d'autre part, n'a-t-il pas comparé le ciel à une tente dressée au-dessus de la terre ? ce qui ne se pourrait si elle était ronde.

(1) « Eteadant le ciel comme une peau ».

S'appuyant sur saint Augustin, d'autres niaient surtout les Antipodes, et si la sphéricité était admise par quelques-uns, ceux-là contestaient cependant la possibilité de communiquer avec l'hémisphère opposé par suite de la chaleur, de la longueur du trajet, de la vraisemblance que la Mer Ténébreuse aboutissait à un gouffre où tomberaient les navires, ajoutant que si par bonheur un bâtiment pouvait atteindre les Indes, comment espérer qu'il remonterait ensuite pour revenir ? D'ailleurs, déclaraient-ils, à quoi bon tenter cette aventure puisque les Antipodes étaient inhabités ; en dehors des raisons théologiques, il était impossible que des gens pussent vivre la tête en bas. Bref, l'avis de la commission de Salamanque fut nettement défavorable. Toutefois, certains membres avaient plaidé la cause de Colomb ; parmi ceux-ci se trouvait Diego de Deza, professeur de théologie, plus tard archevêque de Tolède, et qui resta son protecteur.

Découragé, C. Colomb rentra au couvent de la Rabida chercher son fils Diego. Juan Perez, navré de cet insuccès, s'enhardit alors à écrire lui-même à la reine Isabelle, qui le fit venir, l'écouta, et lui donna 20.000 maravédis pour son protégé, avec l'ordre de l'amener au camp de Santa-Fé, devenu une petite ville construite sous les murs de Grenade assiégée.

Colomb arriva à Noël 1491 et quelques jours plus tard, le 6 janvier 1492, Grenade tomba. Cette issue termina la lutte qui durait depuis 778 ans.

Dans l'ivresse de la victoire, tout sembla devoir s'arranger ; mais au dernier moment, C. Colomb se montra trop exigeant et les sou-



La Reine Isabelle.

verains l'envoyèrent promener. Il quitta Grenade avec l'intention d'aller porter ses projets en France, puis si besoin était, en Angleterre.

Cependant, Louis de Santangel, financier clairvoyant, descendant de marranos ou juifs convertis, receveur des revenus ecclésiastiques en Aragon, et Béatrix Bobadilla, favorite de la Reine, supplièrent Isabelle de rappeler Colomb, lui exposant que ses exigences étaient en grande partie subordonnées à la réussite ; il y avait peut-être des



C. Colomb sur le pont de Pinos, rattrapé par l'émissaire des Rois Catholiques (gravure de Gustave Alaux).

âmes à sauver de l'autre côté du monde et si le projet aboutissait, la petite somme risquée rapporterait de l'or qui serait le très bien venu dans le rétablissement du budget d'après-guerre.

La Reine ne demandait qu'à être convaincue ; un courrier, envoyé à francs étriers, rejoignit Colomb à deux lieues de Grenade, sur le pont de Pinos, et le ramena à la cour.

Le 17 avril 1492 un contrat rédigé par Juan de Coloma, secrétaire d'Etat d'Aragon, est signé à Santa-Fé, énonçant que Christophe Colomb serait nommé Grand Amiral de la mer Océane, qu'il serait également nommé Vice-Roi et Gouverneur général de

toutes les terres qu'il pourrait découvrir et qu'il aurait droit au dixième de tout l'or, argent, perles, pierres précieuses, épices, denrées et marchandises quelconques obtenues dans les limites de sa juridiction, enfin que ses titres et prérogatives reviendraient à perpétuité à ses héritiers et successeurs. Dans un dernier article, il était, sur sa demande, autorisé à avancer un huitième des frais de l'armement, ce qui lui donnait droit à un huitième des bénéfices.

A ce sujet, dans un but facile à comprendre, on insinua que l'argent constituant ce huitième avait été donné par Béatrix Enriquez de Arana ; d'autres ont affirmé que c'était par Martin Alonso Pinzon, d'autres encore ont nommé la reine Isabelle ; la vérité est bien plus simple et H. HARRISSE nous prouve que la somme fut avancée par des compatriotes génois et florentins établis à Xérès, Séville et Cadix, dont les noms sont connus : Jacopo de Negro, Luigi Doria et Juanoto Berardi.

Le 12 mai Colomb prit congé de la Reine et après avoir passé par Cordoue se rendit à Palos.

Henry HARRISSE, s'exprimant sur les dépenses dans le détail desquelles nous n'avons pas à entrer, écrit (1) : «... cette mémorable expédition de 1492 dont les conséquences changèrent, et continueront pendant des siècles encore à changer la face du monde, coûta : à la reine Isabelle 1.140.000 maravédís ; à Christophe Colomb ou à ses protecteurs, un huitième des dépenses, évalué du temps de Las Casas à 500.000 maravédís ; à la ville de Palos, le loyer pour deux mois de deux caravelles complètement équipées ; aux Pinzon (nous verrons comment et pourquoi) des peines et des soins. »

M. J. B. THACHER (2) a pu calculer avec des documents plus récemment dépouillés que la paye de huit mois des équipages montait à 268.000 maravédís et que la dépense totale représentait 1.167.542 maravédís, c'est-à-dire 7.203 dollars, 1.488 livres anglaises ou 37.200 francs-or. La maison d'Espagne contribua pour un million de maravédís, soit 6.000 dollars environ ou 30.000 francs. Cette somme lui rapporta, rien qu'en métaux précieux, au cours du siècle suivant, 52 milliards de francs-or. — Le placement donc ne fut vraiment pas trop mauvais.

(1) *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages, sa famille et ses descendants*, p. 104, t. I, Etude critique historique par Henry HARRISSE, 2 vol. Paris, Ernest Leroux, 1884.

(2) John Boyd Thacher, *Christopher Columbus*. New-York, Putmann, 1903.

Lorsque l'on procéda à l'organisation administrative de l'expédition, la Chancellerie du Royaume établit un document par lequel les Rois recommandaient « au bon accueil de tous les Souverains le noble homme Christophe Colomb... ». Il est amusant de comparer cette pièce datant de 1492 à l'Acte de Francisation actuel, écrit sur papier parchemin, sans lequel un bâtiment ne peut naviguer et où on lit : « En conséquence, le Président de la République prie et requiert tous Souverains, Etats Amis et Alliés de la France et leurs subordonnés, ordonne à tous Fonctionnaires publics, Commandants des bâtiments de l'Etat et à tous autres qu'il appartiendra, de le laisser sûrement et librement passer avec son dit Bâtiment sans lui faire ni souffrir qu'il lui soit fait aucun trouble ni empêchement quelconque, mais au contraire de lui donner faveur, secours et assistance partout où besoin sera. »

Les Caravelles.

Ordre est donné à la ville de Palos, qui venait d'être condamnée à mettre pour douze mois deux caravelles équipées à ses frais à la disposition de la Couronne, de fournir gratuitement ces navires à C. Colomb. La Reine, pour engager le recrutement, promettait aux équipages une avance de quatre mois de solde, en même temps qu'un décret prescrivait la suspension de toute poursuite judiciaire et de tout jugement contre les personnes qui voudraient accompagner le Génois.

Mais, quand on apprit que la destination était la limite de la Mer Ténébreuse, gros et petits bâtiments s'évadèrent du port pendant la nuit. Un seul ne put s'échapper, la *Pinta*, mais pour la mettre en état on ne trouva ni bois, ni étoupe, ni goudron et d'ailleurs calfats et charpentiers se déclarèrent malades ; on fit la grève des bras croisés.

Heureusement, le père Juan Perez, non seulement jouissait d'une

grande notoriété à Palos, mais encore avait su s'y faire aimer. Il mit à la disposition d'une cause qu'il avait faite sienne influence et affection et finit par ramener à la confiance marins et ouvriers.

La famille des Pinzon, marins et armateurs de père en fils, jouissait par sa fortune et sa situation d'une grande autorité à Palos. Le chef de cette famille, Martin Alonso, un excellent marin, s'était entretenu *dit-on*, au cours d'un voyage commercial à Rome avec un cosmographe attaché à la bibliothèque pontificale, qui lui fournit une carte prouvant qu'en naviguant vers l'Ouest on atteindrait la fameuse île de Cypango (Japon). Depuis cette époque, Martin Alonso Pinzon rêvait, *paraît-il*, de tenter l'aventure, mais hésitait cependant malgré les moyens, argent, navires et influence qu'il avait à sa disposition.

Vraisemblablement grâce à Juan Perez et au P. Marchena, Colomb fut mis en rapport avec Martin Alonso qui décida de faire partie de l'expédition avec ses deux frères, également très bons marins (1).

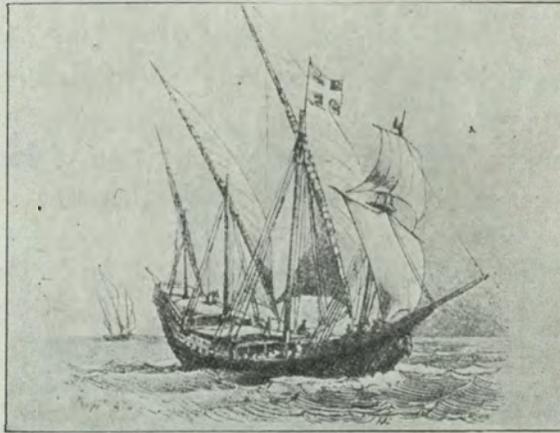
Finalement trois caravelles furent armées, deux par la ville, la troisième par Colomb lui-même, associé à la famille Pinzon. Ce furent : la *Gallega*, appartenant à Juan de la Cosa et qui fut rebaptisée *Santa Maria* ; la *Pinta*, à Cristobal Quintero ; la *Niña*, à Juan Niño.

On a dit que c'étaient de mauvais bateaux, qu'aucun n'était ponté, ou encore qu'un seul l'était. Tout cela est faux. C'étaient d'excellents navires, choisis parmi ceux mis à sa disposition par Christophe Colomb lui-même, qui en cela comme en bien d'autres choses montra ses qualités de marin et d'organisateur. Peut-être l'armement fut-il un peu hâtif, les réparations parfois même sabotées à l'insu du chef de l'expédition, comme il le dit lors d'une avarie survenue au gouvernail de la *Pinta* et au sujet d'un calfatage reconnu un peu défectueux

(1) Sur l'affirmation de critiques comme H. Vignaud, nous avons cru devoir rapporter cette histoire de carte de M. A. Pinzon, mais nous ne nous y étions résolu qu'en ajoutant un timide « paraît-il ». M. N. Sumien remet magistralement les choses au point et non seulement traite tout ceci de légende, mais prouve qu'il en est ainsi. *Loc. cit.*, pages 64 et suivantes, page 71. Martin Alonso Pinzon, en somme, ne savait rien d'autre que ce qu'il avait appris par Colomb.

dans la suite, mais par ailleurs il qualifie ses navires de très appropriés à la tâche proposée « *muy aptos para semeiante fecho* », ne se plaignant que du tirant d'eau un peu fort de la *Gallega*, ce qui pouvait nuire à l'exploration côtière et des rivières. D'ailleurs, pour ses autres expéditions, il donna toujours la préférence à des types de navires semblables.

Les caravelles étaient des bâtiments relativement légers, dérivés de ceux en usage en Méditerranée, et dont les Portugais se servaient pour leurs expéditions africaines, alors que les « *nao rotunda* » étaient



Caravelle portugaise, d'après Jal.

des bâtiments plutôt lourds qui allaient commercer dans le canal des Flandres.

On a discuté pour savoir si ces caravelles portaient trois ou quatre mâts. Jal, le grand archéologue naval, se basant sur les types les plus habituels de l'époque, leur en donna quatre, soit, en dehors du beau-pré, qui ne compte jamais pour un mât, un mât correspondant au mât de misaine actuel portant deux voiles carrées, puis le grand mât, l'artimon et le contre-artimon (notre tape-cul actuel), portant tous trois la classique voile latine triangulaire enverguée sur une longue

antenne. Mais, si on se reporte à différents documents, notamment aux navires représentés par Juan de la Cosa (pilote de C. Colomb), sur sa carte de 1500, puis aux dessins de Fernando Colomb, on arrive à la conclusion certaine que ces caravelles avaient trois mâts. Peut-être Colomb, modifiant par ailleurs le gréement de ses navires pour les rendre plus aptes à la navigation à laquelle il les destinait, fit-il simplement supprimer le contre-artimon.

Signalons en passant que H. Vignaud nous apprend à la page 115 de son livre (1) que « toutes trois (les caravelles) avaient trois mâts



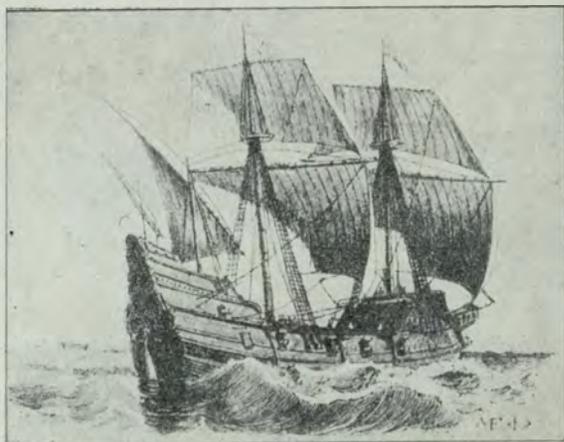
Les caravelles de Colomb,
d'après un dessin attribué à Fernando Colomb.

et une voilure latine carrée » !! Nous avouons ne pas comprendre : car, *voilure latine*, depuis qu'il y a des bateaux sur l'eau, est une expression usitée pour désigner des voiles qui *ne sont pas des voiles carrées*. Cette expression constitue donc un non-sens au même titre qu'*une ligne droite courbe*, *une sphère plate* ou *un cercle carré*. Cela nous explique la faiblesse de la critique de son auteur sur le terrain des connaissances maritimes de Colomb et nous relèverons encore d'autres exemples similaires. Ceci n'enlève rien à l'érudition de H. Vignaud. Tout de même pour juger un marin, il vaut mieux être un peu au courant des choses de la mer.

(1) *Le vrai Christophe Colomb et la légende*, par Henry Vignaud. Ce non-sens a été répété sans citer H. Vignaud dans *La véridique aventure de Christophe Colomb*, par Marius André. Éditeurs Plon et Nourrit, Paris, page 109, ligne 31.

La documentation sur ces navires s'est singulièrement enrichie par les recherches patientes effectuées au moment où, pour fêter en 1892 le quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique, l'Espagne reconstitua la *Santa Maria*. Nous pouvons donc entrer dans quelques détails et mieux comprendre ainsi la vie de Colomb et de ses compagnons (1).

Les caravelles qui servirent à Colomb avaient donc trois mâts, le mât de « trinquete » sur l'avant qui est notre mât de misaine actuel,



Caraque du XV^e siècle, dessin de Morel-Fatio.

le grand mât au milieu et le mât d'artimon à l'arrière, que l'on appelait encore mesana (en anglais mizen mast).

Ces trois mâts, en principe, portaient, enverguées sur de grandes antennes, des voiles latines triangulaires. Souvent, dans les traversées un peu dures, pour fuir devant le temps, les lourdes antennes étaient amenées sur le pont et une voile carrée montée sur une vergue rela-

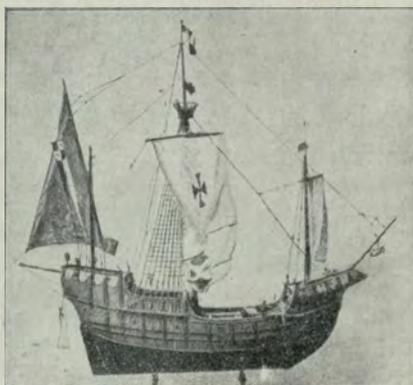
(1) *La Nao Santa Maria en 1892*. Memoria de la Comision arqueologica ejecutiva, 1892 (Espagne).

Numero Columbiano della Revista Nautica, 1492-1892. Galleria Subalpina Primo Piano Torino, Italie.

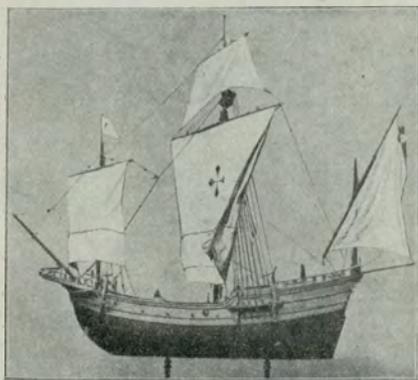
tivement petite et légère, établie sur le mât de trinquette. Quelquefois, le gréement latin de ce mât était remplacé d'emblée par deux voiles carrées superposées et à l'avant on plaçait le beaupré, petit mât presque horizontal portant la civadière.

Les nao rotunda, nave, nef, ou caraques, seules, avaient des voiles carrées au mât de trinquette et au grand mât.

C. Colomb fit transformer la *Santa Maria*, la plus grande des caravelles, sorte de transition par son tonnage et même ses formes



Modèle de la « Santa Maria », d'après les reconstitutions du Capitaine italien d'Albertis.



Modèle de la « Pinta », d'après le Cap. d'Albertis.

entre la caravelle et la nef, en lui donnant un gréement de nef, c'est-à-dire avec voiles carrées sur le mât de trinquette et le grand mât, l'artimon continuant seul à porter une voile latine, l'artimon.

Plus tard, lorsqu'il fallut faire escale aux Canaries, pour réparer une avarie du gouvernail de la *Pinta*, on en profita pour transformer de la même façon le gréement, non pas de la *Pinta*, comme il a été dit, mais de la *Niña*. La *Pinta* resta donc seule gréée avec une voi-

lure entièrement latine (1).

(1) Il est si classique de considérer que c'est la *Pinta* qui eut son gréement modifié et non la *Niña*, que nous publions les plans que nous avons dû emprunter sans nous permettre de les rectifier : le lecteur peut le faire sans crainte.

Il est vraisemblable, sinon certain, que lorsque le remarquable et avisé marin qu'était Colomb décida que pour affronter non seulement les grands vents, mais surtout la grande houle de l'Atlantique, cette voilure carrée était à la fois plus pratique et plus sûre, il trouva de la résistance chez les deux frères Pinzon, capitaines des autres caravelles. Mais, par la simple traversée jusqu'aux Canaries, Vicente

Yanez Pinzon, capitaine de la *Niña*, se rendit compte de la perspicacité de l'Amiral et profita de l'escale forcée pour suivre son exemple. Martin Alonso Pinzon, au contraire, vaniteux et indiscipliné, garda sa voilure primitive.

On a prétendu que sans ce navigateur C. Colomb n'aurait jamais rien pu faire et qu'il fut le véritable chef de l'expédition. Cependant, ceci prouve déjà l'originalité créatrice de C. Colomb, opposée à l'esprit routinier de M. A. Pinzon.



Modèle de la « Niña »,
d'après le Cap. d'Albertis.

Il est amusant de remarquer, en passant, l'évolution des navires

et de comparer ces caravelles avec les voiliers de notre époque. Les longues et lourdes antennes, avec les grandes voiles triangulaires, ne persistent que sur les barques ou très petits bâtiments de la Méditerranée ou des environs de Cadix, les grandes antennes, comme les voiles qu'elles portent, sont coupées sur l'avant du mât tandis que la partie antérieure des voiles ainsi réduites est remplacée par les focs ou par les voiles d'étai; par cette transformation on arrive au grément latin actuel.

Il est difficile pour un marin de ne pas considérer les bateaux comme des êtres vivants, les Anglais d'ailleurs, peuple essentiellement

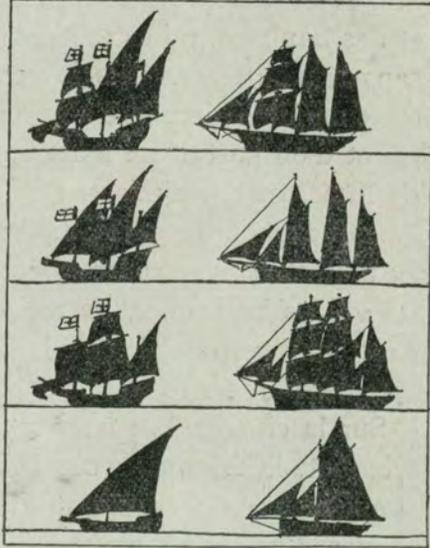
maritime, ne donnent-ils pas aux navires le genre d'une personne ? et cette assimilation n'est contredite ni par le transformisme, ni par l'adaptation au milieu, si faciles à suivre dans leur histoire.

Les caravelles classiques, à voiles purement latines, deviennent les trois-mâts latins. Les caravelles avec phare carré ou voilure carrée au mât de trinquette (plus tard de misaine), deviennent les trois-mâts goélettes. Les nefes ou caravelles de transition avec phare carré aux deux mâts comme la *Santa Maria* deviennent les trois-mâts barques.

Lors de notre première expédition antarctique nous avons adopté le trois-mâts latin que nous transformâmes en cours de route en trois-mâts avec phare carré, puis guidé par l'expérience, nous avons adopté, lors de notre seconde expédition, le trois-mâts barque : cela en grande partie pour les mêmes raisons que C. Colomb.

La *Santa Maria*, « le plus illustre des bateaux après l'arche de Noë », prend donc à Palos même, avant le départ, la voilure des vaisseaux ronds et C. Colomb la désignera toujours comme la nao, la nef ou la capitane, conservant le nom de caravelle pour les deux autres.

Les dimensions généralement admises, et d'ailleurs adoptées pour le joli modèle de la *Santa Maria* que l'on peut voir au Musée de Marine du Louvre, sont :



Transformation des voiliers du XV^e
en voiliers modernes.

De haut en bas : la caravelle avec un seul phare carré se transforme en 3 mâts goélette ; la caravelle latine en 3 mâts latin ; la nao de C. Colomb en 3 mâts barque ; la tartane en côte.

. Longueur, 39 mètres 10. Plus grande largeur, 7 mètres 84. Tirant d'eau, 3 mètres.

La *Santa Maria*, comme nous venons de le dire, avait un beaupré, la civadière ; un mât de dimensions faibles sur l'avant, le trinquet ; un grand mât, pièce importante, un peu sur l'arrière du milieu, et enfin à l'arrière, un mât très court, l'artimon.

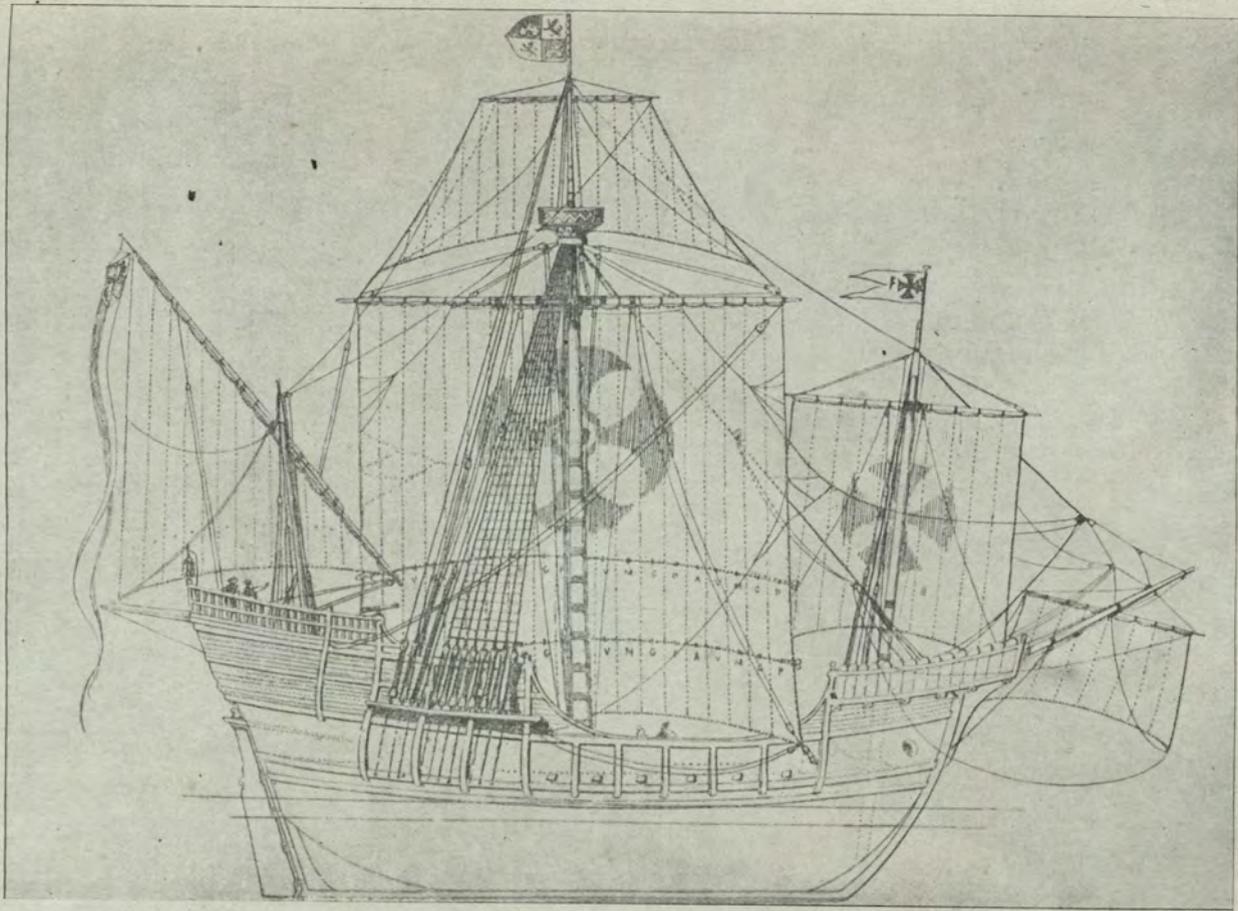
Le grand mât était solidement soutenu et maintenu par un étai et des haubans, raidis par des poulies à violon qui remplaçaient nos caps de moutons actuels. L'extrémité supérieure se terminait par une sorte de hune circulaire à encorbellement, pouvant servir pour la vigie et d'où partait un matereau à pible, sorte de mât de flèche, mât de hune, ou pour mieux dire en se servant de la nomenclature de l'époque, mât de gavia, maintenu par des galhaubans et un étai. Le mât d'artimon, court et léger, était garni de galhaubans et surtout de solides bastaques, de même que le mât de trinquet également court mais trapu, qui possédait de plus un solide étai et une emplanure des plus sérieuses.

Sur la civadière se trouvait la voile de civadière, sur le mât de trinquet, la trinquete, sur le grand mât, la papehigo ou treo, plus simplement vela mayor ou grand'voile et au-dessus, la gavia ou hunier. Ces voiles, enverguées sur des vergues horizontales, étaient des voiles dites carrées.

Au mât d'artimon se trouvait, enverguée sur une antenne, la voile latine triangulaire classique, l'artimon qui, plus tard transformé, devint la brigantine mais porte souvent encore de nos jours son nom primitif.

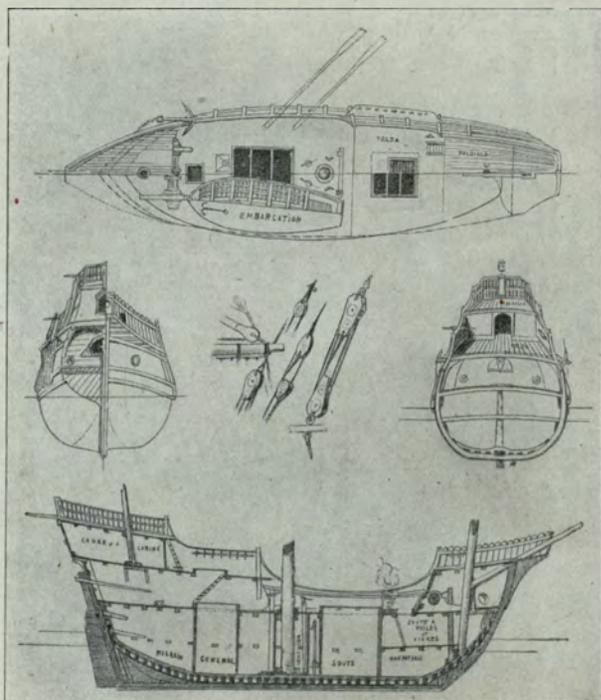
Le gréement courant était complet, pratique et bien compris, drisses, balancines, bras, écoutes, amures, boulines, cargues, etc.

La superficie de la grande voile était augmentée ou diminuée au moyen de deux bandes de toile à voile appelées bonnettes, utilisées indépendamment ou simultanément. La supérieure était aiguilletée sur le bord inférieur (ralingue de fond) de la grande voile, et la bonnette



Elévation et plan de voilure de la « Santa Maria »,
d'après le peintre espagnol D. Rafaele Monleon.

inférieure sur le bord inférieur de la précédente. Afin que l'aiguilletage pût se faire rapidement et sans erreurs, les laizes des bonnettes portaient des lettres correspondantes se suivant par groupes de cinq, A. V. M. G. P. signifiant *Ave Virgo Maria Gratia Plena*. Ainsi, dans cette opération toujours grave sur un navire, qui consiste à augmenter



Plan et section de la « Santa Maria »
d'après D. Rafaele Monleon.

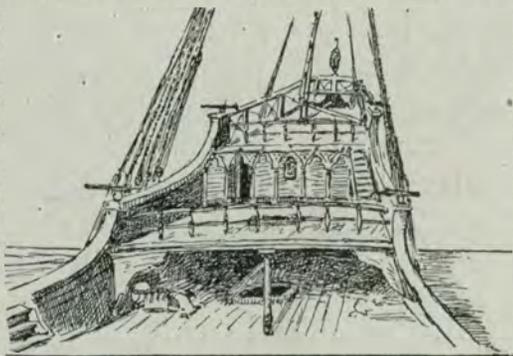
ou diminuer la voile, les matelots, tout en travaillant, invoquaient la Vierge et se mettaient sous sa protection. Cette manœuvre s'appelait « empalomar las bonatas » et était le contraire de la prise de ris qui fut adoptée plus tard, puisqu'on aiguilletait pour augmenter la voile et qu'on larguait pour la réduire.

La grande voile et la trinquette étaient ornées d'une croix verte pour l'une, rouge pour l'autre, artistement dessinées.

Ainsi que toutes les caravelles, et d'ailleurs la plus grande majorité des bâtiments à voile de l'époque, la *Santa Maria* avait un pont central, un château avant et un château arrière.

Le pont du château avant était muni de pavois particulièrement solides.

Au-dessous, sur le pont principal, se trouvaient les écubiers, puis un fort guindeau servant à la manœuvre des câbles d'ancres, qui étaient au nombre de quatre, pesant de onze à douze quintaux.



La Tolda et la Toldilla.

D'avant en arrière venaient : un petit panneau d'écouille, le foyer de la cuisine, le grand panneau, et de chaque côté de celui-ci, à tribord, le batel (canot de grandes dimensions), à bâbord la châlupa (embarcation qui équivalait au youyou actuel) (1), les pompes, le passage du grand mât, une écouille moyenne, la bitacora (devenue

(1) On a cru pendant longtemps qu'il n'y avait qu'une embarcation toujours en remorque — cela était bien invraisemblable car aucune traversée de longue durée n'aurait pu être effectuée dans ces conditions sans risquer de perdre l'embarcation. La vérité est que la mise à bord ou à l'eau étant assez compliquée, on la laissait à l'arrière aussi longtemps que l'état de la mer le permettait, mais avec un palan de bout de vergue on la plaçait sur le pont dès que le temps se gâtait.

l'habitacle) et enfin la barre de gouvernail extrêmement longue pour permettre la manœuvre de cet organe lourd et de grandes dimensions. Le château arrière commençait un peu sur l'arrière du grand mât et était composé de deux étages, la tolda et au-dessus la toldilla. Entre l'un et l'autre se trouvaient les logements.

Tout à fait à l'arrière, se dressait le fanal de poupe, insigne de commandement très artistique, en fer forgé avec parois de talc, qui fut plus tard remplacé par du verre. Seule la capitane avait le droit

de porter ce fanal ; d'ailleurs, si les autres navires pouvaient éventuellement échanger des signaux avec des fanaux hissés dans la mâture, ils ne portaient aucun feu fixe à l'extérieur. A l'intérieur même, la seule lumière permise était celle qui éclairait le compas dans la bitacora.



La Lanterne
de poupe de la
« Santa Maria ».

Toute la vie se passait sur le pont principal et les châteaux, tandis que les cales étaient uniquement occupées par les soutes, le magasin général, etc...

Les pompes, qui étaient en bois recouvert de cuir clouté, donnaient dans un compartiment spécial, la sentine, où s'accumulait l'eau de cale. L'odeur qui s'en dégagait était infecte et lorsque les besoins du service exigeaient qu'on s'y rendît, on commençait par y faire parvenir une chandelle allumée au bout d'une ligne. Si celle-ci s'éteignait, on purifiait la sentine avec du vinaigre ou de l'urine mêlée à de l'eau fraîche avant d'y envoyer du personnel.

La cuisine était une sorte de plateau revêtu de briques avec coins de fer et garanti de trois côtés par un paravent fixe que l'on amarrait sur le pont. C'était une vieille habitude qui s'est conservée fort longtemps, d'avoir une bonne provision de terre pour faire le foyer et une plaisanterie classique consistait, lorsque l'homme de veille criait « Terre ! » à lui répondre : « Oui, oui, on le sait, c'est celle de la cui-

sine ». Cette provision était renouvelée aux escales et la légende veut qu'un mousse descendu à l'île imaginaire des Sept Cités, ayant ramassé de la terre pour le foyer, y trouva de l'or en faisant la cuisine, ce qui prouva son incroyable richesse et incita les navigateurs à la rechercher.

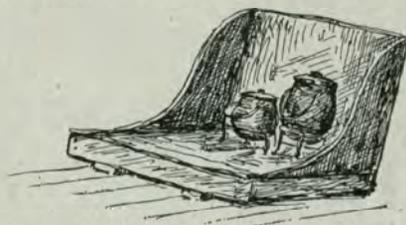
Sur l'extrême avant, un siège percé, poétiquement appelé « jardines » par les Espagnols, « cessi » par les Italiens et plus simplement par les marins français « poulaines », du nom même de l'endroit du navire où on le plaçait, servait pour tout le monde avec une égalité toute démocratique, quels que soient le grade ou le rang, amiral, passager de marque ou simple mousse.

Le père Antonio de Guevara, chroniqueur de la vie que l'on menait à bord à cette époque, raconte comment certain évêque se lamentait de l'inconfort de ce... disons, laboratoire de physiologie pratique — et se plaignait amèrement de l'étaupe goudronnée que lui passa un matelot prévenant.

Ce n'est que fort avant dans le xvi^e siècle que l'on installa des cabines pour les officiers, à bord des navires. A l'époque qui nous intéresse, c'est-à-dire à la fin du xv^e, il n'y avait qu'une cabine dans la partie élevée de la poupe sous la toldilla, destinée à l'amiral ou au capitaine.

Elle devait être meublée très sommairement d'une table pour deux personnes, d'un fauteuil, d'un pliant, d'une couchette, peut-être d'une armoire pour les vêtements, et d'un coffre pour les livres, valeurs et documents.

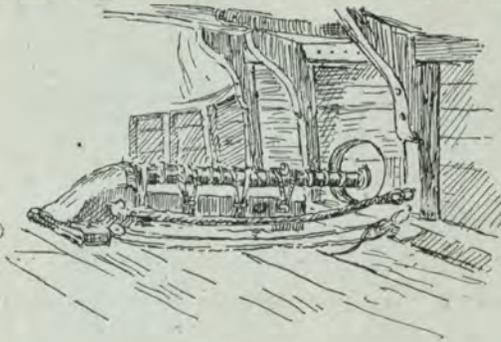
Quand il y avait des passagers de marque, notamment des officiers supérieurs de l'armée, on construisait quelquefois, le long des cloisons du château de poupe, des lits provisoires superposés et fermés par des



La Cuisine.

rideaux. Toute la literie se limitait à un mince matelas qui, pendant le jour, était rangé dans une soute après avoir été bien enfermé dans un sac en toile. Ce sac, en cas de décès, devait servir de linceul au propriétaire du matelas.

Le mobilier à bord des navires était d'une rare pénurie ; on lit dans le contrat d'un voyage que fit Vicente Yanez Pizon en 1508, que les capitaines auraient la jouissance complète de leur cabine, que les pilotes et maîtres auraient droit chacun à un coffre « ne mesurant pas plus de cinq palmes sur trois », les marins à un coffre similaire pour deux, les grumetes pour trois et les pages pour quatre.



Lombarde.

Matelots, et éventuellement, soldats ou passagers quelconques, couchaient sur le pont avec « une planche comme matelas et une rondache comme oreiller », probablement à l'abri de la tolda, mais jamais enfermés afin d'être parés à la première alerte.

Christophe Colomb apprit des Indiens l'usage des hamacs et c'est grâce à lui que ce genre de couchage fut plus tard donné « aux gens qui vont sur mer ».

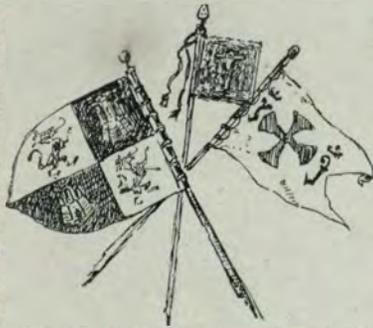
Pour prendre leurs repas, le capitaine, les maîtres et pilotes avaient une table, mais tous les autres « étaient assis sur les talons comme les Maures ou sur leurs genoux comme les femmes » et mangeaient dans un plat commun en bois posé sur une pièce de drap afin de ne pas salir le pont.

Toute navigation à cette époque prenait le caractère d'une expédition militaire car, non seulement devait-on craindre les nations avec lesquelles on était en guerre, mais encore les pirates. Les navires étaient donc armés et il semble que la *Santa Maria* au moins portait

deux lombardes constituant l'artillerie lourde à affûts placées sous la tolda et tirant par des espèces de sabords arrondis, et six fauconneaux, pièces à tir *relativement* rapide, montées à pivots, quatre sur les rambardes de la toldilla et deux sur les plats-bords du château avant. Toutes ces pièces étaient en fer forgé et lançaient des boulets de fer ou de pierre souvent recouverts de plomb.

Il y avait en outre, bien entendu, un bon approvisionnement de piques, hallebardes, haches, sabres, épées, poignards, arquebuses, rondaches, etc...

Les pavillons méritent une attention toute particulière. Au grand mât flottait l'écu royal écartelé de blanc et de rouge avec châteaux d'or et lions de gueules. Cet étendard à forme spéciale, pavillon des royaumes de Castille et de Léon, était planté en terre chaque fois que l'on prenait possession d'une contrée ; c'est lui qui figure sur les cartes et mappemondes.



Le guidon de commandement et les deux pavillons principaux.



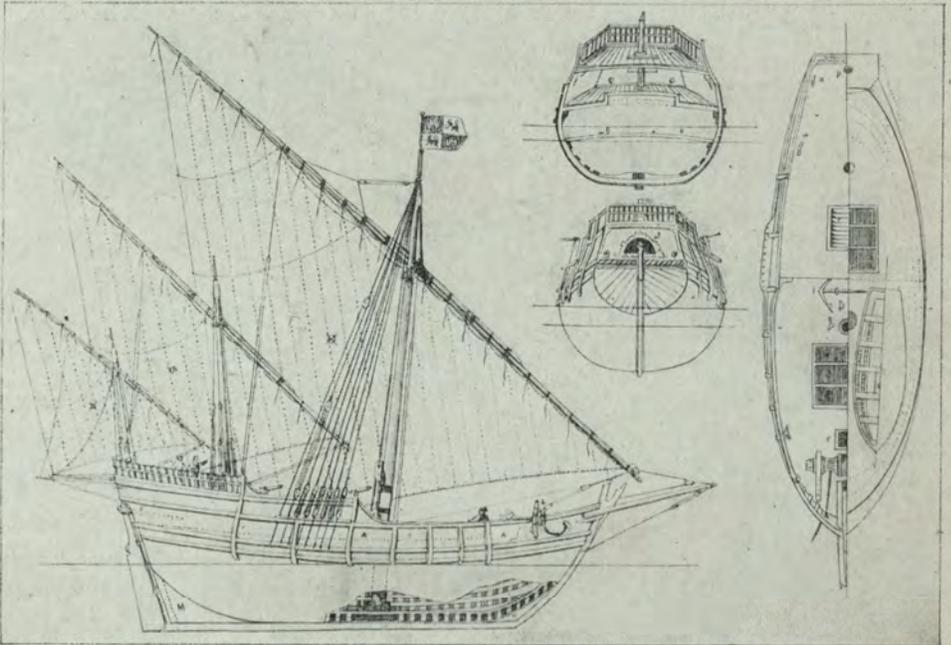
Fauconneau.

Au mât de trinquette était hissé un pavillon à queue d'aronde portant sur fond blanc la croix verte avec les initiales de Ferdinand et Isabelle, F. et I. couronnées ; au mât d'artimon une grande flamme ornée d'un aigle noir et de l'écusson royal.

Enfin vient le guidon de commandement, peut-être le plus important de tous. C'était, monté sur une hampe, un petit carré de damas rouge ; d'un côté figurait Jésus crucifié et de l'autre la Sainte Vierge, richement

brodés de soie et d'or comme d'ailleurs l'entourage et les glands du coin.

Ce guidon, en temps ordinaire, était conservé dans la cabine du grand amiral. Aux moments solennels de victoire ou de péril, il était arboré à tribord à l'entrée de la chambre et tous se découvraient



Élévation, plan et section de la « Niña » ou « Pinta »,
d'après D. Rafaele Monleon.

devant lui. Dans les grandes cérémonies, il était porté par un hérault qui suivait l'amiral, et à son passage les autres pavillons s'inclinaient.

La coque du navire était dans son ensemble passée à la braie préparée à la graisse de baleine. Les peintures d'intérieur étaient très sobres, noir de fumée ou autres aussi discrètes, à peine rehaussées par quelques touches d'ocre rouge. Les peintures d'extérieur étaient

voyantes, blanc, bleu, jaune et rouge vif. Sur le tableau arrière figurait une statue de la Vierge tandis qu'une autre de petite taille nichait dans la cloison avant de la chambre, dominant ainsi le pont. Sur les navires très luxueux il y avait de riches ornements en or et en particulier des écussons disposés le long de la rambarde de la toldilla; ceci n'existait pas sur la vraie *Santa Maria* qui porta Christophe Colomb, mais ils figurent sur la reconstitution de ce célèbre navire, construite à l'arsenal espagnol de la Carraca en 1892.

La *Pinta* et la *Niña* étaient plus petites que la *Santa Maria*, la première ayant un mètre de moins de longueur et la seconde un peu plus de deux mètres. Nous avons déjà insisté sur leur voilure. Par ailleurs, à peu de choses près, les détails que nous donnons sur la *Santa Maria* peuvent s'appliquer aux deux autres.

Le tonnage de ces navires, 252 pour la *Santa Maria* et 147 pour la *Niña*, représentait à peu près celui des moyens et petits trois-mâts goélettes de Saint-Malo armés pour la pêche à Terre-Neuve; l'allure au plus près était de six quarts dans de bonnes conditions, et la vitesse, assez grande, pouvait vraisemblablement atteindre huit nœuds. Nous le répétons, *c'étaient de bons navires*.

Les équipages.

Le nombre de personnes qui accompagnèrent C. Colomb dans sa

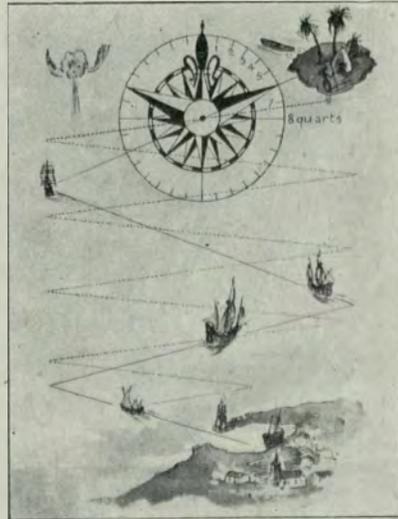


Schéma du trajet parcouru contre le vent par des caravelles pouvant naviguer à 6 quarts dans le vent. La ligne en pointillé montre ce que serait le trajet pour un bâtiment ne pouvant naviguer qu'à 7 quarts et demi. (Composition de Pierre Le Conte).

première expédition est très discuté. Les uns disent 90, d'autres 120 et même 200.

Il est fort probable qu'il y avait 90 marins et 30 fonctionnaires civils, soit 120 en tout. Ce chiffre que nous adopterons est déduit de manuscrits, de journaux de bord, etc... et concorde bien avec les listes de vivres et l'espace disponible sur les navires. On connaît les noms de 60 de ces individus.

La *Santa Maria* était commandée par Christophe Colomb, avec Juan de la Cosa comme pilote, et il était accompagné d'un interprète arabe, juif converti, Luiz de Torre ; l'équipage devait être de 42 hommes.

La *Pinta* était commandée par Martin Alonso Pinzon ayant comme pilote Martin Pinzon, et comptait 26 hommes d'équipage.

La *Niña*, commandée par Vicente Yanez Pinzon, avait 22 marins.

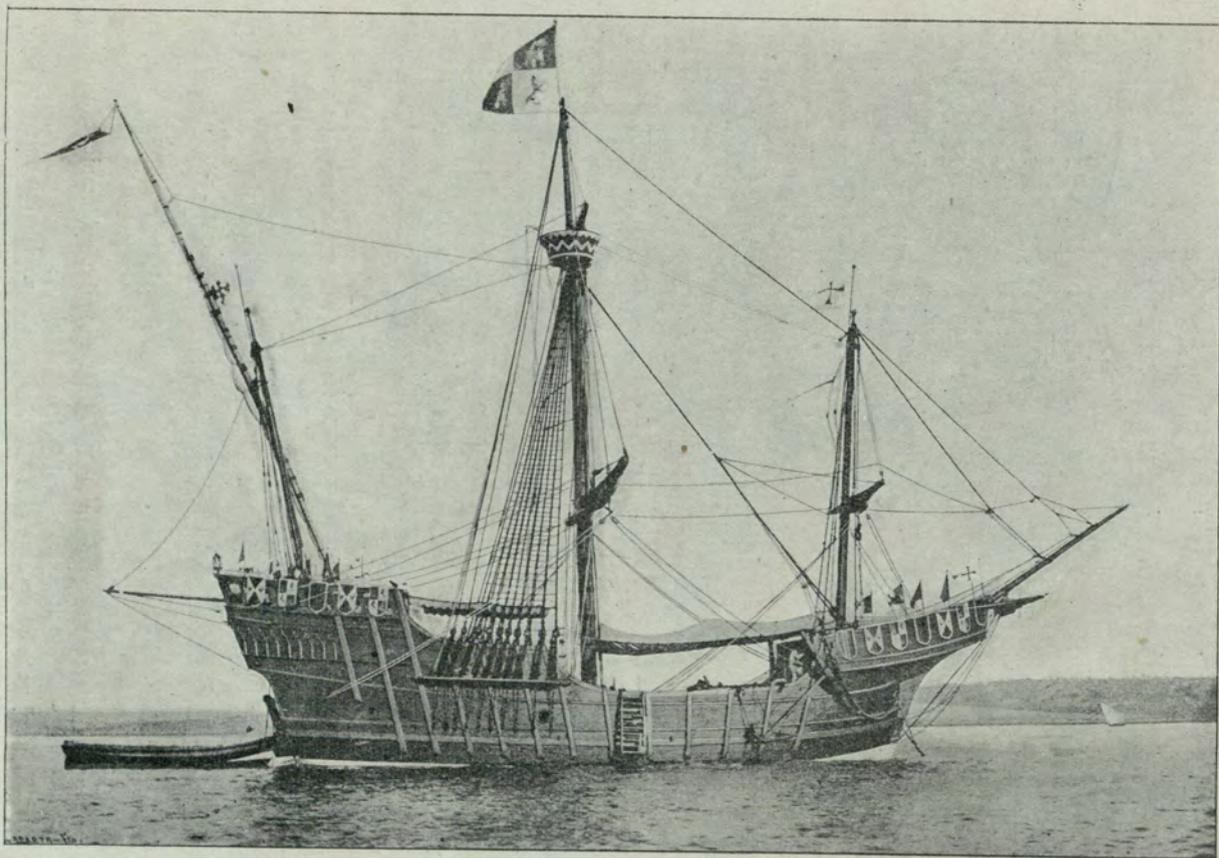
De nombreux indésirables faisaient partie de l'expédition. Ceux qui veulent prouver que les difficultés rencontrées par Colomb étaient dues à sa seule incapacité (1) le contestent. Cependant, nous tenons le fait pour exact, car H. HARRISSE nous signale qu'une ordonnance royale, ayant paru le 30 avril 1492, amnistiait de toute action criminelle ceux qui consentiraient à partir avec Christophe Colomb.

Depuis, le chiffre de 24 justiciables des prisons de Palos et de Huelva a été fixé (2), mais on ignore s'ils étaient répartis sur les trois navires ou tous embarqués sur celui de l'Amiral, les Pinzon étant en meilleure posture pour choisir leurs équipages, tandis que Colomb ne pouvait prendre que ce qui s'offrait à lui.

Des textes concernant les expéditions ultérieures nous donnent quelques renseignements sur la constitution des équipages de l'époque ; et c'est ainsi que nous savons qu'une nef un peu supérieure en tonnage à la *Santa Maria* avait 51 hommes ainsi répartis : un capitaine, un maître ou patron, un contremaître, un pilote, un médecin, quatorze

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 110.

(2) André de Hevesy, *loc. cit.*, page 79.



La Nao « Santa Maria » reconstruite en 1892. Vue de profil.

matelots, cinq écuyers, vingt novices ou grumetes, mot d'où vient probablement groom en anglais (1), et sept officiers de nao, soit : un tonnelier, calfat, charpentier, lombardier, bombardier et deux trompettes.

Le médecin remplissait généralement en même temps les fonctions de notaire — combinaison excellente pour les testaments.

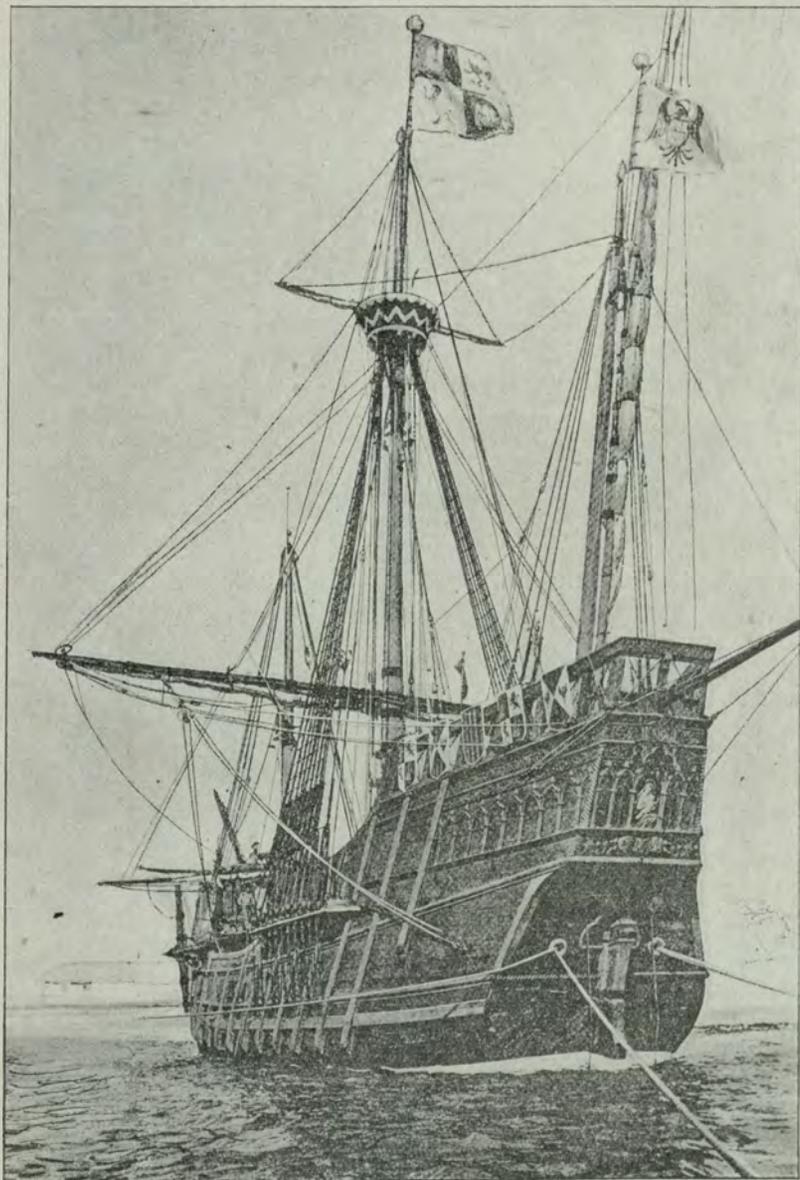
Il est reconnu qu'aucun ecclésiastique, aumônier, moine ou missionnaire, ne fit partie de la première expédition. On a voulu y voir la preuve que le but unique de Colomb était l'île des Sept Cités, soi-disant habitée par d'excellents Chrétiens qui, par conséquent, n'avaient pas à être catéchisés ; nous préférons déduire de cette constatation que le navigateur génois n'avait aucunement l'idée de découvrir, en même temps que les Sept Cités, des îles inconnues où il aurait pu convertir des peuplades païennes, mais bien celle d'atteindre le royaume du Grand Khan tel qu'il fut décrit par Marco Polo. C'eût été un manque de tact, et peut-être un danger, d'arriver pour la première fois chez un puissant souverain que les rois catholiques traitaient d'égal à égal — Colomb devait lui remettre une lettre écrite de leurs mains —, en ayant l'air de vouloir convertir ses sujets !

Pas plus que dans l'armée il n'y avait à cette époque d'uniforme pour la marine (2), mais les matelots portaient souvent des bonnets de drap rouge coniques provenant des ateliers célèbres et réputés de Tolède.

Une pièce de vêtement très fréquemment portée par les hommes de mer, et fort pratique contre la pluie et le vent, était une petite cape avec capuchon de couleur grise. Christophe Colomb avait une de ces capes et c'est probablement ce qui a fait dire qu'il était vêtu de la robe des franciscains.

(1) On trouve également en vieux français « gromet » qui a évidemment la même origine que grumete et signifiait petit domestique ou laquais.

(2) Marius André nous dit cependant que Colomb était parfois vêtu en Amiral !!!, *loc. cit.*, page 251, ligne 21. Nous voudrions bien connaître cet uniforme de 1493.



La Nao « Santa Maria » reconstruite en 1892. Vue par bâbord arrière.

Les trompettes seuls, parce qu'ils servaient de héraults, revêtaient un semblant d'uniforme, ou plutôt une livrée composée de chausses rouges, d'un gilet avec manches pagodes, portant brodées sur la poitrine les armes royales d'Espagne, et une coiffure en drap rouge.

Les provisions consistaient surtout en maïs, graisse, poisson salé, pois chiche, porc salé, raisin sec. Le biscuit, base de l'alimentation, était fabriqué avec une demi-livre de farine, pleine de cancrelats, pétrie en boule avec de l'eau de mer, à laquelle on ajoutait un demi-quart d'eau douce. Ce biscuit, soumis dans les soutes à la chaleur et l'humidité combinées, se gâtait pourtant moins que les autres provisions. N'ayant pas le choix, on mangeait avec appétit, mais de préférence la nuit, pour ne pas voir les vers et sentir moins la pourriture.

L'eau était conservée dans des barriques et des charniers de bois et on pouvait ne distribuer, pendant les longues traversées, qu'un demi-quart par homme et par repas.

LA PREMIÈRE EXPÉDITION

Le départ de Palos.

Le 2 août C. Colomb et tous ses compagnons communierent à une messe célébrée à la chapelle du couvent de la Rabida, messe suivie d'une procession.

Cette cérémonie, à la veille d'un voyage de découverte, fut probablement plus émouvante que d'habitude, mais elle n'était pas exceptionnelle. En Espagne, à cette époque, les ordonnances concernant les navires armés avec l'intervention du gouvernement étaient formelles. Les hommes qui embarquaient devaient toujours partir en état de grâce parce qu'ils allaient « à péril de mort » ; ils devaient donc se confesser et communier avant le départ. Pendant le voyage, il était strictement défendu de blasphémer, « de faire ou dire quoi que ce soit contre le Service et l'Honneur de Dieu et du Roy ».

Nous verrons dans la suite quelles étaient les pratiques religieuses à bord.

Le lendemain 3 août, une demi-heure avant le lever du soleil, la *Santa Maria*, la *Pinta* et la *Niña* appareillèrent du port de Palos,

franchirent la barre de Saltes et poussées par une forte brise gouvernèrent pendant 60 milles au Sud, puis au SW. et enfin au S. quart SW. pour gagner les Canaries.

Les moines de la Rabida bénirent les trois navires au moment où ils disparaissaient sous l'horizon, tandis que Christophe Colomb, avec



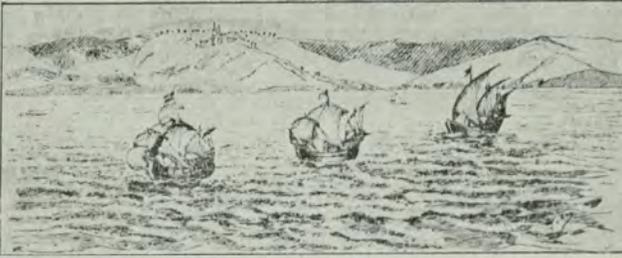
Le départ de Colomb, gravure de de Bry.

cette satisfaction grave et émue réservée à ceux qui, après des années de luttes et la fièvre de la préparation, partent enfin pour tenter la grande aventure de leur vie, commençait son journal de bord par : « *In nomine Domini Jesus Christi* »...

Le journal de bord de C. Colomb, son écriture et sa signature.

Nous nous servirons, pour ce premier voyage, du texte écrit en

entier par Barthélémy de Las Casas, évêque de Chiapa, rédigé d'après le journal de bord autographe de Christophe Colomb dont il était l'ami, et qui le lui avait communiqué. Malheureusement, une partie seulement de cette relation a été extraite littéralement de ce manuscrit, et Las Casas n'était pas un marin. M. de Navarrete, directeur du dépôt hydrographique de Madrid, reproduisit en 1791 ce précieux document, trouvé dans les archives de M. le duc de Veragua, et le comprit dans ses *Relations des Quatre Voyages entrepris par Christophe Colomb*. Cet ouvrage fut traduit en français en 1828 par MM. F. T. A. Chalumeau de Verneuil et de la Roquette. C'est cette traduction devenue classique qui servira d'ossature à



Le départ de Palos, d'après une fresque du Château du Cap. d'Albertis à Gènes.

notre récit et dont nous reproduirons les extraits en italiques. Fidèle à notre programme, nous ne relèverons que les points nous paraissant les plus remarquables, surtout au point de vue maritime. De nombreuses traductions de la relation de Las Casas ont été données tant en français que dans d'autres langues. Citons ici celle de Sir Clément R. Markham C. B. F. R. S. « The journal of Christoforo Columbus during his first voyage 1492-93 ». L'opinion de ce remarquable géographe, formulée en tête du volume, trouve tout naturellement sa place au début de notre chapitre et emprunte une grande valeur à l'incontestable compétence de son auteur sur les choses de la mer.

*Lettre autographe de Christophe Colomb adressée le 21 mars 1502
à l'Ambassadeur Nicolo Oderigo.*

TRANSCRIPTION

Al Senor Ebaxador Micer Nicolo Oderigo.

Senor

La Soledad en que nos habeys desado non se puede dezir. El libro de mis escrituras di a miçer Fr^o de Ribarol, para que os le enbie, con otro traslado de cartas mesajeras : del recabdo y el lugar que porneys en ello, os pido por merced que lo escrivays a don Diego. Otro tal se acabara, y se os enbiara por la mesma guisa, y el mesmo miçer Fr^o. En ellos fallereys escritura nueva. S. A me prometieron de me dar todo lo que me perrence y de poner en posesion de todo a don Diego, como veyreys. Al senor miçer Juan Luys, y a la señora madona Catalina escrivo : la carta va con esta. Yo estoy de partida en nombre de la Santa Trinidad con el primer buen tiempo, con mucho atabio. Si Geronimo de Santi Esteban viene, debeme espetar, y non se enbaraçar con nada ; porque tomaran del lo que pudieren, y despues le desaran en blanco. Venga aca, y el Rey y la Reyna le recibiran, fasta que yo venga. Nuestro Señor os aya en su santa guardia. Fecha a XXI de março en Sevilla 1502.

A lo que mandades.

S.
S. A. S.
X. M. Y.
Xpo FERENS.

TRADUCTION

Seigneur

L'abandon dans lequel vous m'avez laissé ne se peut exprimer. J'ai confié le recueil de mes écrits à Messer Francisco di Ribacola, afin qu'il puisse vous le faire parvenir avec d'autres copies de lettres missives. En ce qui concerne les reçus de celles-ci et le lieu où vous les déposerez, je vous demande d'écrire à Don Diego. Un autre envoi similaire sera terminé et vous sera expédié de semblable manière par le même Messer Francisco. Vous y trouverez inclus un nouvel écrit. Ainsi que vous pourrez vous en rendre compte, Leurs Altesses m'ont promis de me donner tout ce qui me revient et de mettre Don Diego en possession de tout. J'écris à Messer Juan Luys et à la Senora madame Catalina ; cette lettre partira par ce même courrier.

Je suis sur le point d'appareiller au nom de la Sainte Trinité à la première apparence de beau temps, avec un grand équipement. Si Geronimo de Sante Esteban vient, il faut qu'il m'attende sans s'embarrasser de quoi que ce soit, car ils lui enlèveront tout ce qu'ils pourront et l'abandonneront complètement dépouillé. Qu'il vienne ici, le Roi et la Reine le recevront jusqu'à ce que j'arrive. Puisse Notre-Seigneur vous avoir en sa sainte garde. Fait le 21 mars à Séville en 1502.

A vos ordres.

S.
S. A. S.
X. M. Y.
Xpo FERENS.

En solitud i q no hebre
 no se puede dize / el libro de myo solitud
 de amigos fr de hebreol / ya q ob lo i bit / se obo
 de laud de partab musafres / del hebreo y el lugar
 q por myo i ello / ob pue por midar / q lo vltimo
 no dize obo tal q acabada / yo ob hebre
 por la misma guisa / q el pnt no m ay fr / i ellos
 folios q se tira nuba // S. a. me prometuto
 de me dar todo lo q me pntar y de poner i posico
 de todo nro de como veynte / al S. mar tua
 lugo y ala S. madora catalina i rino // la carta
 va a sta / yo itoy de partada i noble de la
 Santa Trinidad a el primer bre tyo // no nro abie
 se avomino de santi ista vna de bmo vponer
 yo q i b ~~partada~~ nuda / por q tomas del l. con
 q pndite y dppos lo dora a blanca / veynte
 de y it d. n. a. h. y n. lo hebreo fista qo veynte
 veynte q ob nra i qe qnta guarda / fista a oca
 de masca i obella i S. a. r.
 adu q m dard
 S
 3 A. S.
 X M Y
 XPO FERENS

Une page de l'écriture de Colomb.

« Ce journal, dit-il, est le miroir de l'homme. Il montre à la fois ses défauts et ses qualités. Il met en valeur ses ambitions élevées, son inaltérable loyauté, ses sentiments profondément religieux, sa bonté et sa reconnaissance. Il nous donne la juste impression de son savoir et de son génie de conducteur d'hommes, de son souci de la sécurité de ceux qui sont placés sous ses ordres et de la richesse de son imagination ! »

A cette appréciation du savant Anglais, je me permettrai seulement d'ajouter ceci ; la lecture attentive de ce journal prouve qu'il a été écrit non seulement par un homme possédant les qualités que lui attribue Sir Clément R. Markham, mais encore par un observateur curieux et avisé répondant bien à sa propre exclamation : « Celui qui pratique l'art de la navigation doit vouloir connaître les secrets de la nature d'icy bas » ! et enfin par un *marin* dans toute l'acception du mot. Bien que résumé par Las Casas, il n'y a pas un passage, pas une expression qui autorise à dire le contraire ; dans la simple exactitude des termes maritimes, employés avec discrétion, nous voyons une preuve flagrante que l'auteur est vraiment *un marin* et non pas quelqu'un qui cherche à se faire passer pour tel.

Le document initial fut écrit, nous l'avons dit, de la main même de Christophe Colomb. Les manuscrits autographes du grand Navigateur, tant en espagnol qu'en italien, sont nombreux. Son écriture est donc bien connue, elle est nette et lisible ; nous savons d'ailleurs qu'il était habile à faire des cartes ; un dessin de sa main qui, fréquemment reproduit, est devenu classique, prouve de réelles qualités. Le fac-similé en a été pris par l'archéologue Jal à Gênes où l'original est renfermé dans une cassette avec trois lettres autographes en espagnol, et le recueil relié des cédules royales manuscrites que l'Amiral de l'Océan tenait de Ferdinand. La cassette ainsi garnie fut envoyée de Séville par Christophe Colomb, en 1502, aux nobles seigneurs de l'Office de Saint-Georges à Gênes.

Le dessin rapidement jeté sur le papier est un projet devant



Fac-similé d'un croquis original de C. Colomb. Ce croquis copié par H. Jal en 1834 se trouvait à Gènes dans la salle de délibérations des Décurions génois, renfermé dans une cassette avec 3 lettres autographes de C. Colomb et le recueil des cédulas royales manuscrites que l'Amiral tenait de Ferdinand. Tout cela avait été envoyé par Colomb aux nobles Seigneurs de l'Office de St-Georges.

servir à illustrer — nous ignorons sous quelle forme — son propre triomphe.

On y voit Colomb entouré de personnages allégoriques ; il est assis, à côté de la Providence, dans un char traîné sur la mer par la Constance et la Tolérance ; derrière et le poussant, est la Religion chrétienne ; dans les airs et au-dessus sont la Victoire, l'Espérance et la Renommée. Des monstres représentant l'Envie et l'Ignorance se montrent à peine au-dessus des flots. Le court texte qui accompagne ce dessin est en italien et la signature de Colomb, très nette, mérite de nous arrêter quelques instants.

C. Colomb avait deux signatures ; l'une fort simple : « Christobal Colon Almirante del Oceano », et l'autre compliquée dont il se servait plus volontiers et que voici :

S.

S. A. S.

X. M. Y.

X_{ρρ} FERENS.

Ce mélange de grec et de latin dans le nom même étonne, mais à notre connaissance tout au moins ne peut être expliqué que comme une originalité. Quant aux lettres qui le précèdent, la signification en est bien connue. Les Espagnols, au moyen âge, pour se distinguer des Juifs et des Maures qui vivaient fort nombreux parmi eux, faisaient précéder leurs noms d'initiales tirées d'un passage biblique ou de noms de saints. Ces lettres devaient être au nombre de sept, chiffre qui, suivant un préjugé admis, était considéré comme sacré.

On croit que celles employées par C. Colomb se traduisent par *Supplex, Servus Altissimi Salvatoris, Christi, Mariae, Josephi* ou encore *Supplex, Salvato, Sanctum Sepulchrum, Christe Mariae Josephi*. Parfois, nous dit André de Hevesy, il ajoutait à cette signature

la devise tirée des psaumes : *Mirabiles elationes maris, mirabilis in altis Dominus* (1).

Comment on naviguait du temps de C. Colomb.

Pendant que les trois navires font route sur les Canaries, décrivons les méthodes et instruments dont ils disposaient pour entreprendre ce qui fut *le premier voyage au long-cours*.

Comme le dit très justement Clerc-Rampal dans une intéressante étude sur l'évolution des méthodes et des instruments de navigation, à laquelle nous empruntons largement, la pénurie des unes et des autres importait peu à C. Colomb dans son premier voyage à l'aller. « Mais, si l'on songe qu'une fois les « Terres-Neuves » connues, ces hardis marins allaient et venaient, exécutant leurs randonnées à travers les océans avec l'aide seule des instruments primitifs que nous verrons plus loin, on est forcé de s'incliner devant tant de hardiesse et de tranquille audace. Il fallait posséder un sens marin joliment développé pour réussir d'une façon courante de pareils exploits. C'est d'ailleurs une constatation qui se fait dans tous les domaines : au fur et à mesure que progressent les instruments et les méthodes scientifiques, la valeur propre de l'homme décroît » (2).

Avant l'apparition de la boussole, on ne pouvait se diriger en mer, une fois les côtes perdues de vue, que par la position des astres ; les pilotes de l'antiquité étaient des hommes mystérieux qui gardaient bien leur secret, consistant à connaître de mémoire la liste des étoiles qu'il fallait, heure par heure et suivant les saisons, conserver devant la proue pour se rendre de tel point à un autre. Il est à ce propos assez curieux de remarquer que les Phéniciens, les premiers, se rendirent compte de l'immobilité relative de la Polaire et furent

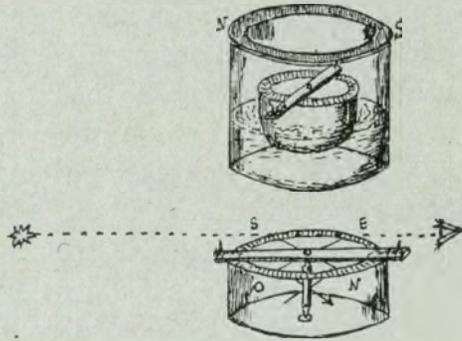
(1) Merveilleuses sont les vagues de la mer ; merveilleux est dans les Cieux le Seigneur.

(2) *L'évolution des méthodes et des instruments de navigation*, par G. Clerc-Rampal. Revue Maritime, juin et juillet 1921.

les seuls, pendant longtemps, à l'utiliser. Ceci explique, d'ailleurs, l'importance de leurs navigations.

Dans une mer fermée comme la Méditerranée, aux parcours peu étendus, où les courants sont en général faibles et le ciel clair, ces procédés ont pu suffire, mais la véritable navigation ne commença réellement qu'avec l'apparition et l'usage de la boussole.

D'abord calamite, puis aiguille flottante, la boussole, mot qui



Compas flottant et compas à double pivot
de Pierre Pélerin (1269).

vient du sicilien *bussula* pour désigner une petite boîte, devient vraiment pratique lorsque l'aiguille est placée sur un pivot. Cette invention est attribuée par les Italiens à un de leurs compatriotes Flavio Gioia d'Almalfi et remonterait à 1302, par les Espagnols à Jaimes Ribes de Majorque avant qu'il ne vînt diriger l'Académie de Sagres sur la demande de Henri le Navigateur, par les Français à un Dieppois... etc. Il est fort probable que les uns et les autres n'ont pas tort et que cette invention se fit comme d'autres, séparément et simultanément dans ces divers lieux.

C'est cependant Pierre Pélerin, né à Maricourt en Picardie, mieux connu sous le nom de Petrus Peregrinus, qui très probablement est le premier Européen à avoir écrit un traité sur le « magnete ».

Dans une lettre adressée en août 1269 à son ami Sygerus de Faucaucourt, non seulement il expose très clairement les propriétés de l'aimant d'après ses propres expériences, mais encore il décrit l'avantage qu'il y a, dans la construction des boussoles, à substituer une aiguille aimantée, montée sur un double pivot, à celle flottant sur un bol d'eau, et à graduer le bord de la cuvette afin de pouvoir mieux mesurer l'azimut d'un astre (1).

En tous les cas, le passage de la boussole de la Méditerranée dans l'Océan est constaté vers 1417 ; elle y prend plus volontiers le nom de compas. Le Nord devint même fabricant de choix puisqu'on voit Philippe le Bon acheter dans le port de l'Ecluse plusieurs « compaes, aiguilles et oirloges de mer ».

Il est amusant de remarquer, en passant, qu'au Moyen Age on attribuait à la pierre d'aimant puis à la calamite, en dehors de leurs propriétés physiques — comme on le fit plus tard à l'électricité — le pouvoir de guérir toutes sortes de maladies telles que la goutte, les hydropisies, les hémorragies, le mal de dent, les convulsions, et même la vertu magique d'apaiser les querelles conjugales.

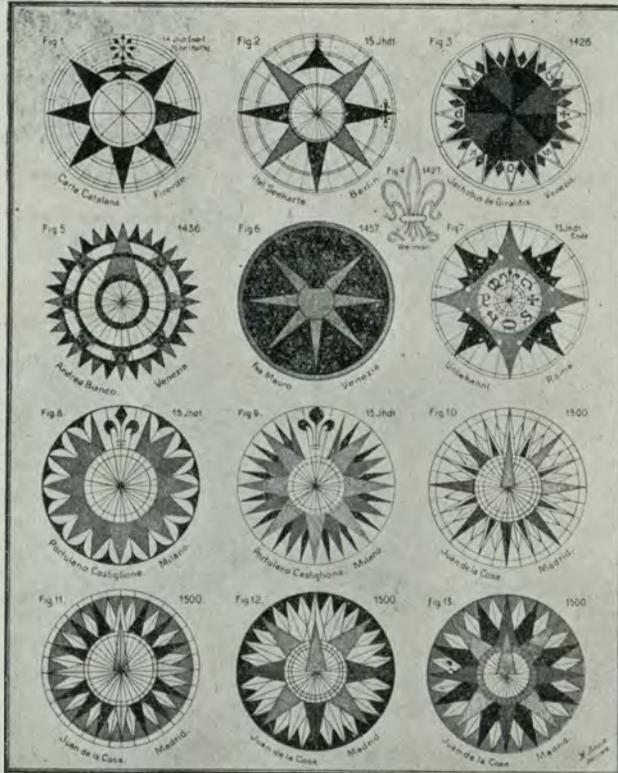
Au début, l'aiguille était montée sur pivot au centre d'une carte portant les aires ou rhumbs de vent, qui furent d'abord au nombre de vingt-cinq, puis de trente-deux ; division conservée jusqu'à nos jours, où petit à petit elle est remplacée par trois cent soixante degrés. Mais le compas ne devint pratique que lorsque l'aiguille fut fixée sous une carte portant les rhumbs de vent qui tournaient avec elle.



Boussole-girouette du XVI^e ayant servi à Pigaphetta qui accompagna Magellan.

(1) *The Earth's Magnetism* by Daniel L. Hazard ; Special Publication, n^o 117. Department of Commerce U. S. Coast et Geodetic Survey. Washington.

Ces cartes de compas étaient artistement décorées, peintes en couleurs voyantes, souvent rehaussées d'or ; on en possède de belles collections et reproductions, mais il ne faut pas les confondre avec



Roses des vents du XV^e et XVI^e,
en particulier de Juan de la Cosa.
Tirées de l'*Atlas Der Compass* par A. Schück. Hambourg.

les roses des vents également très décorées qui figuraient en grand nombre sur les cartes de navigation et dont nous parlerons bientôt.

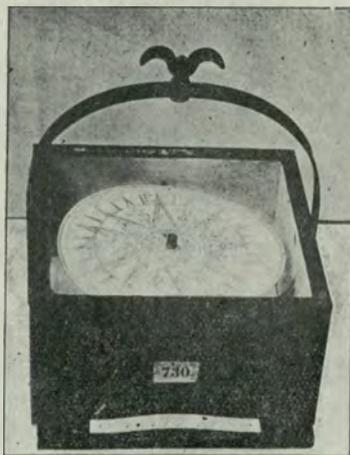
Aiguille et carte montées sur le pivot étaient contenues dans une petite boîte en bois, fermée à sa face supérieure par une plaque de

talc, remplacée plus tard par une vitre, lutée soigneusement avec de la cire. La boîte s'ouvrait par en dessous afin que l'on pût vérifier le pivot et régénérer l'aimantation de l'aiguille en la « touchant ». Elle était suspendue à la cardan et placée dans la bitacora (ou habitacle), sorte de meuble « en forme de table de nuit » solidement fixé sur le pont, en avant de la barre du gouvernail. Une disposition spéciale de la bitacora permettait d'éclairer le compas par un fanal, dès que la nuit tombait.

Grâce à la boussole, les navigateurs de l'époque de Christophe Colomb pouvaient se diriger, mais il n'existait pas alors d'instrument donnant la vitesse du navire.

Le loch n'apparut en effet qu'en 1677. Il fallait donc évaluer ce facteur primordial de la navigation « à l'œil », et pour cela, en dehors de la connaissance parfaite de son bateau, tenir compte des éléments les plus divers, force du vent, effet de la houle et des vagues, modification des lignes d'eau du navire par l'épuisement graduel des vivres, etc., etc...

Les résultats étaient extraordinaires, et on reste stupéfait devant l'habileté de ces navigateurs. Colomb, dès le début de sa première expédition, montrant une fois de plus ses qualités de chef, tenait, et sans doute faisait tenir par les capitaines des navires, deux registres ; sur l'un, qui était gardé secret, il consignait exactement les évaluations réelles des distances parcourues chaque jour ; sur l'autre, qui seul était communiqué à l'équipage, il portait des chiffres très en dessous des précédents, afin de ne pas l'effrayer par la longueur de la route. En ce faisant, il agissait contrairement aux habitudes admises ; dans



Boussole $\frac{1}{2}$ du XVI^e.

les traversées ordinaires on comptait un peu plus que l'évaluation, afin de ne pas risquer d'atterrir brusquement, par temps bouché ou la nuit.

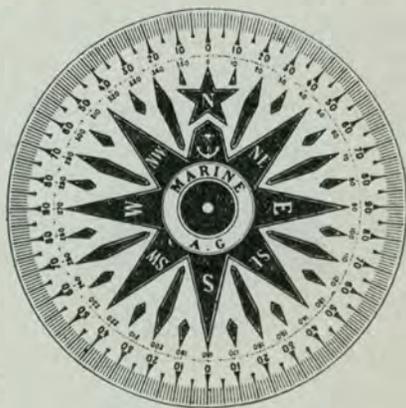


La carte d'un compas de voilier, nécessaire à consulter pour suivre les routes de C. Colomb.

Le poudrier, ampoulette ou sablier, était l'horloge du bord et point n'est besoin d'insister sur son importance. L'écoulement du sable était calculé pour une demi-heure et l'instrument devait être retourné immédiatement, dès que le réservoir supérieur était vide ; des grumetes très surveillés étaient chargés de cette besogne. Non seulement les évaluations de vitesse, mais tout le règlement de la

vie à bord, dépendaient de l'ampoulette, surtout quand les observations d'astres devant rectifier l'heure n'étaient pas possibles.

Le sablier est resté pendant très longtemps « l'horloge » sur les navires ; encore au XVIII^e siècle Duguay Trouin raconte qu'en poursuivant les baleiniers hollandais sur les côtes du Spitzberg par 81° , pour nuire au commerce de leur pays, il fut mis en fort mauvaise posture par ce qu'il appelait les « mangeurs de sable ». A cette latitude, le jour était continu, mais une brume qui dura neuf jours empêchait d'observer le soleil ; or, les veilleurs de l'ampoulette, afin de réduire la durée de leur quart,

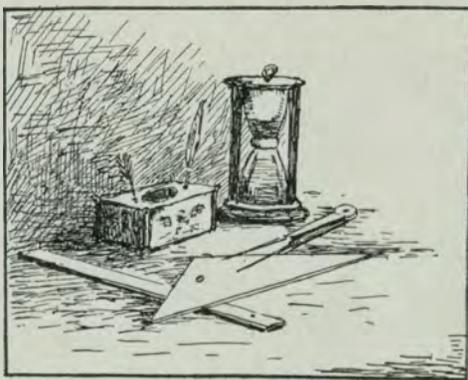


La carte d'un compas de vapeur. Les divisions, pour donner plus de précision, vont de 0° à 90° en partant du N. et du S., et aussi de 0° à 360° en partant du N., dans le sens des aiguilles d'une montre.

la retournaient avant qu'elle ne fût complètement vidée, dérégulant ainsi toute la vie à bord, de telle sorte « qu'on mangeait quand on aurait dû dormir » et que lorsque la brume se leva, on trouva sur tous les navires de la flotte sans exception, au moins onze heures d'erreur !

C. Colomb se servait également de la sonde ; le 19 septembre on sonda dans la mer des Sargasses, ne trouvant pas de fond avec deux cents brasses... nous pouvons en déduire qu'il utilisait des lignes ayant au moins cette longueur.

L'évaluation de la vitesse et la direction donnée par la boussole, vérifiée par des relèvements de la polaire, permettent de naviguer à l'estime, mais les courants, la dérive, une erreur d'appréciation dans la marche, peuvent fausser les résultats, et une réelle précision ne peut être obtenue qu'en corrigeant la route faite à l'estime par la navigation observée. Nous allons voir quels étaient les moyens très primitifs



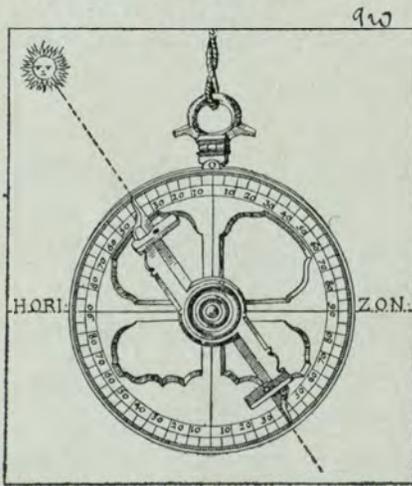
La poudrière, l'encrier, l'équerre.
la règle et le compas.

dont disposaient pour ce faire les navigateurs de la fin du xv^e siècle.

Les Arabes, très en avance dans l'art de la navigation, utilisaient depuis longtemps l'astrolabe, l'arbalète, etc... mais l'astrolabe inventé par Ipparco et modifié par Toloméo, s'il fut utilisé par les marins à la fin du $xiii^e$ siècle, ne prit toute son importance, pour les chrétiens, qu'après 1415, lorsque l'Académie navale de Sagres s'en occupa. Dès le xiv^e siècle, on savait que la polaire décrit un cercle à très faible distance autour du pôle et qu'on pouvait donc obtenir la latitude en mesurant la hauteur de cette étoile au-dessus de l'horizon avec une

légère correction qui, suivant la position des étoiles de la Petite Ourse ou « gardes », ne dépasse jamais $2^{\circ}25'$; mais cette observation n'était pas toujours facile ou même possible.

Comme nous l'avons déjà dit, c'est Martin Behaim, appelé par Henri de Portugal, et deux médecins, qui instruisirent les pilotes « auxquels ils montrèrent la façon de se servir sur mer de l'astrolabe » (1). Behaim s'attacha en effet aux observations solaires prati-



Astrolabe nautique marquant la distance zénithale du soleil à 35° .

quées avec cet instrument, et, répandant l'usage des tables de déclinaison du soleil publiées en 1473 par Jean de Kœnigsberg, dit Regiomontanus, il permit aux navigateurs de trouver la latitude par l'observation méridienne du soleil.

L'astrolabe était un cercle gradué muni d'une alidade à pivot central, portant à ses extrémités deux pinnules percées de deux orifices, l'un assez grand pour l'observation des étoiles, l'autre de faibles dimensions pour celle du soleil. Pour observer à bord, il fallait accrocher l'astrolabe au centre du navire, plutôt au grand

mât, où les mouvements avaient moins d'amplitude, ou le tenir à bout de bras, et l'on dirigeait l'alidade de manière à faire passer les rayons solaires à la fois par les deux pinnules ; la hauteur était alors lue sur le cercle ou limbe gradué. Cet instrument devait être lourd, pesant dix à douze livres, afin de mieux résister au vent et à l'agitation du vaisseau, aussi fut-il remplacé sur les navires par un « quart de cercle » plus léger et plus maniable.

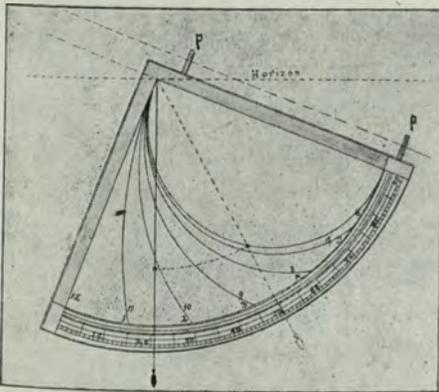
(1) Fournier, *Hydrographie*, in-F^o, Paris, 1667, p. 369.

Ce quart de cercle ou quadrant était constitué par un quart de cercle en cuivre dont le limbe est divisé en 90 degrés. Sur le côté droit opposé au zéro de la graduation étaient fixées les deux pinnules de visée. Au sommet de l'angle droit formé par la rencontre des deux côtés de l'instrument, était attachée l'extrémité supérieure d'un fil à plomb qui pendait librement le long du limbe. Lorsque l'on voulait mesurer l'angle de hauteur d'un astre, le quadrant était placé verticalement, le bord du limbe gradué tourné contre l'observateur, et l'angle droit de l'instrument vers l'objet visé.



Astrologue du XIV^e se servant de l'Astrolabe.

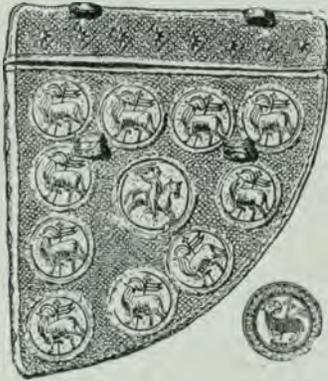
La visée se faisait par les œillets des deux pinnules, l'œil de l'observateur étant placé au voisinage du degré 90 de la graduation lorsqu'il s'agissait d'une étoile. Quand on prenait le soleil, on faisait tomber le point lumineux projeté par la pinnule supérieure sur l'orifice de la pinnule inférieure, en inclinant, autant qu'il en était besoin, le bord supérieur de l'instrument. A ce moment, le fil à plomb marquait sur le limbe gradué l'angle que faisait la ligne de visée avec l'horizon.



L'Astrolabe Quadrant, vraisemblablement du XIV^e, du Musée des Antiquités de Rouen, décrit par l'Abbé Antheaume et le D^r Jules Sottas.

De plus le quadrant pouvait porter, gravées sur ses faces,

toute une série d'indications permettant de résoudre les problèmes de la navigation de l'époque ; soit en dehors de la latitude, trouver les heures de jour et de nuit, la hauteur d'un édifice ou d'un lieu élevé, l'ascension droite et la déclinaison du soleil, les passages de certaines étoiles au méridien, l'heure du lever et du coucher du soleil et le déplacement du navire dans le Nord ou le Sud, et dans l'Est ou l'Ouest, pour une longueur de chemin parcourue, suivant un aire de vent déterminé.



Gaine de l'Astrolabe Quadrant décoré de l'aignel de Philippe IV.

Ainsi constitué, cet instrument rassemblait dans un petit espace le résumé de la trigonométrie, de la mécanique céleste et de la connaissance des temps, et devenait le *vade mecum* de l'astronome et du navigateur (1).

Rien ne permet de supposer que d'autres instruments plus perfectionnés tels que l'arbalète, la ballestrilla, le bâton de Jacob, la verge d'or, le rayon astronomique, étaient utilisés par Colomb et ses contemporains ; il est très probable que leur usage ne se répandit parmi les navigateurs

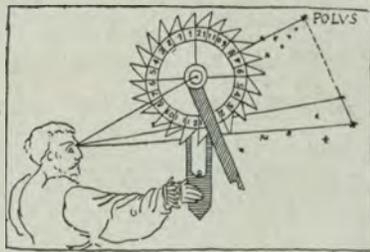
européens qu'après le voyage de Vasco de Gama.

Peut-être avait-il encore un nocturlabe, « petit instrument très simple dont on se servait pour trouver, à tous les moments de la nuit, de combien l'étoile du Nord était au-dessus ou au-dessous du pôle, et aussi pour trouver l'heure pendant la nuit ». Le nocturlabe était, d'ailleurs, presque obligatoire pour calculer la latitude par la polaire avec l'astrolabe.

(1) *L'Astrolabe Quadrant du Musée des Antiquités de Rouen. Recherches sur les Connaissances Mathématiques, Astronomiques et Nautiques au Moyen Age*, par l'Abbé Antheaume et le D^r Jules Sottas. Librairie Astronomique et Géographique. G. Thomas, éditeur, 11, rue du Sommerard, Paris, 1910.

Les navigateurs ne pouvaient obtenir la longitude par l'observation. C'est à peine si de très savants astronomes, par des méthodes compliquées, se risquaient, à terre, profitant de conjonctions d'étoiles et d'éclipses, à calculer une longitude, et leurs erreurs étaient souvent formidables.

Amerigo Vespucci acquit avec l'astrolabe une notoriété qui lui fit dire en parlant de la latitude: « Le quadrant astrologique me valut une pas petite gloire ». « Quant à la longitude — écrit-il le 4 juin 1501 — c'est une chose très autrement ardue et qu'entendent peu de personnes, excepté celles qui savent s'abstenir du sommeil et observer la conjonction de la terre et des planètes. C'est pour ces déterminations de longitude que j'ai sacrifié souvent le sommeil et raccourci ma vie de dix ans, sacrifice que je ne regrette pas dans l'espoir d'obtenir un renom pour des siècles, si je reviens sain et sauf de ce voyage. »



Le Nocturlabe,
gravure de la *Cosmographie*
de Pierre Apian, 1^{re} édition 1524.

Ce manque de modestie ne doit pas étonner, car jadis on criait ses hauts faits pour les faire connaître. Personne n'y trouvait à redire. Maintenant, il est de bon goût de prendre des airs de violette, quitte à se rattraper par l'intermédiaire d'un tiers, quand on possède le moyen de faire parler les journaux.

Rien ne nous permet, d'ailleurs, d'affirmer que cette satisfaction de lui-même, manifestée par A. Vespucci, était motivée en tant qu'astronome.

Dans tous les cas, lorsque l'expédition de Magellan, quelques années après, eut atteint les Moluques par l'Ouest, des contestations s'élevèrent entre les Portugais et les Espagnols et l'on choisit vingt-quatre astronomes et pilotes pris dans les deux pays pour régler le

litige par un calcul de longitude. Il y eut une conférence à Saragosse où l'on conclut qu'on ne pouvait trancher la question « qu'à coups de canon » ; heureusement, un compromis fut signé le 22 avril 1529.

Pigaphetta, qui participa au premier voyage autour du monde, parle des différentes méthodes suivies pour chercher la longitude, mais reconnaît les difficultés qu'elles présentent ; il ajoute, ce qui sera notre conclusion, que les navigateurs et les pilotes se contentaient de connaître la latitude de leurs nouvelles découvertes et « qu'ils étaient si orgueilleux qu'ils ne voulaient pas entendre des longitudes ». Nous changerons orgueilleux en prudents et donnerons ainsi raison aux pilotes et navigateurs, rappelant finalement qu'en 1598, par conséquent un siècle après Colomb, une très sérieuse expédition batave, en voulant déterminer sa longitude par l'observation, fit une petite erreur de 500 lieues ! Il était donc raisonnable de s'abstenir.

Actuellement on rectifie le point estimé par l'observation ; aux xv^e et xvi^e siècles, si on avait eu l'imprudence d'observer une longitude, on s'empressait de la vérifier et de la corriger par l'estime.

Ainsi C. Colomb ne pouvait obtenir par observation que la latitude, et encore d'une façon approximative. La navigation se faisait donc à l'estime, rectifiée par une latitude observée chaque fois que cela était possible, et pour atterrir on choisissait à bonne distance le parallèle qui menait à destination et on le suivait jusqu'à l'arrivée ; c'est ce qui se fait encore de nos jours dans certains cas, lorsque les chronomètres sont avariés.

En résumé, C. Colomb avait à sa disposition comme instruments : la boussole, l'astrolabe et surtout son dérivé, le quart de cercle, l'ampoulette d'une demi-heure, la sonde et presque sûrement le nocturlabe. Ses documents étaient : les éphémérides perpétuelles de la déclinaison du soleil, déduites des Tables Alphonsines, et une table permettant la résolution d'un triangle rectangle pour les calculs par l'estime.

Enfin qu'avait-il comme cartes ?

Les cartes de l'époque, utilisées pour la navigation, consistaient en une représentation très fictive des contours de la côte, puisqu'on plaçait les points importants de celle-ci sans se préoccuper de l'exactitude géographique, et uniquement de façon à savoir quelle route il fallait suivre au compas pour aller de l'un à l'autre.

La carte marine, aux XIV^e et XV^e siècles, était établie sur deux axes formés par la ligne Nord-Sud et la ligne Est-Ouest. La surface même était partagée par des lignes équidistantes, parallèles à ces deux axes et constituant un treillis à mailles carrées dont les côtés valaient uniformément un certain nombre de milles ou de lieues. Au courant du XV^e siècle, les lignes de latitude et longitude prirent la place des lignes équidistantes rectangulaires, en conservant la même disposition.

A ces lignes rectangulaires s'ajoutaient des lignes obliques représentant les aires de la rose des vents. Une première rose des vents occupait le centre et chacun de ses rayons, en se prolongeant jusqu'aux limites de la carte, marquait la direction d'une aire de vent déterminée. D'autres roses de plus petites dimensions parsemaient la carte avec de semblables lignes partant de leurs différents rhumbs. De ce croisement de lignes résultait une sorte de canevas, le *marteloio* (toile marine), le *marteloire*, qui est resté la caractéristique des cartes marines jusqu'à la fin du XVII^e siècle. Les observations astronomiques n'entraient pour rien dans la détermination de la position des lieux marqués sur cette carte, et les distances qui les séparaient étaient supputées à *l'estime*, tout comme leurs situations respectives étaient indiquées par la boussole. « La navigation pratiquée avait donné la carte, et celle-ci indiquait la route », ont dit très justement l'abbé A. Antheaume et le D^r Jules Sottas dans un remarquable travail où nous avons puisé de nombreux renseignements, tant sur cette question que sur celle du quadrant (I).

(1) *L'Astrolabe-quadrant du Musée des Antiquités de Rouen*, loc. cit.

Pour aller d'un point à un autre, on choisissait « la ligne rhumb de vent » qui convenait pour faire la route projetée, tandis que les distances à parcourir étaient mesurées sur les échelles tracées sur un des côtés de la carte.

L'ensemble, joint à des vues de côtes, constituait le Portulan. Il y en avait de nombreux, fort bien exécutés, pour la Méditerranée comme il y avait des cartes pour la mer Noire, l'Angleterre, les Flandres, les Canaries et les Açores ; quelques-unes avaient été également dressées pour représenter la mer Océane, mais elles étaient tout naturellement sans valeur réelle.

Colomb, pour son expédition, ne disposait vraisemblablement que d'une reproduction du globe de Martin Behaim, (qui d'ailleurs n'était pas une carte), de la carte que lui avait envoyée Toscanelli, et enfin de la sienne (1). Il est fort probable que c'est de cette dernière dont il est question dans son journal de bord, mais on ne possédait jusqu'à présent aucune autre indication concernant cet important document.

Or, le 4 avril 1924, M. de la Roncière, conservateur du département des imprimés de la Bibliothèque Nationale, faisait à l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres une communication sur la découverte qu'il venait de faire dans les archives de la Bibliothèque Nationale. Il s'agissait d'une carte qu'il considérait comme étant celle dressée par C. Colomb, ou plus exactement sous sa direction, au moment où il se disposait à entreprendre le voyage qui aboutit à la découverte de l'Amérique (2).

Nous n'avons aucune raison pour ne pas nous incliner devant les preuves que donnait M. de la Roncière, établissant que cette carte

(1) Il est plus que probable que Colomb emportait des copies de ces deux cartes.

(2) Cette carte a été magnifiquement reproduite par M. de la Roncière dans une publication luxueuse (*La carte de Christophe Colomb*, Charles de la Roncière, Historien de la Marine Française, Paris, Editions historiques. Edouard Champion. Prix 500 francs) ; mais les bourses modestes en trouveront une copie, déjà fort intéressante, à la page 330 du numéro de *l'Illustration* du 12 avril 1924, avec les explications de M. de la Roncière.

était certainement inspirée par C. Colomb, et très probablement exécutée, sous sa direction, par son frère cadet Barthélémy « qui n'était pas moins habile que lui en cosmographie et dans les arts qui en relèvent, comme dans la construction et la peinture des cartes marines, des sphères et autres instruments de cette sorte ». De plus nous ne nous reconnaissons pas une compétence suffisante pour mettre en doute ces affirmations ; et l'idée que cette découverte, qui nous permettait de regarder et de toucher un document aussi émouvant, était due à la perspicacité d'un savant français, était trop séduisante pour que nous n'ayons pas plutôt tendance à appuyer qu'à infirmer ses arguments. Toutefois, nous nous croyions obligé, et cela dans l'intérêt même de la thèse soutenue par M. de la Roncière, de ne pas le suivre quand il prétendait que cette carte donnait entièrement raison à Henry Vignaud écrivant ceci : « Colomb n'a jamais dit un mot de vrai sur ce qui le touche personnellement. Son grand dessein, né de méditations scientifiques sur la forme du monde, est du domaine de la légende ! » et encore : « Il sema ses écrits d'assertions inexactes, adroitement formulées, qui ont eu pour résultat de créer une sorte d'histoire conventionnelle de la formation de ses idées et des causes de sa découverte. » Au contraire, il nous apparaissait clairement que si, comme nous le désirions, la carte présentée par M. de la Roncière était bien celle, ou une de celles, de Christophe Colomb, les affirmations de H. Vignaud étaient réduites à néant, alors que si elles étaient fondées, la carte en question n'avait plus du tout l'origine et la valeur qui lui étaient attribuées.

En effet, tout en limitant notre discussion aux grandes lignes, nous remarquons par exemple que M. de la Roncière prenait comme preuve de tout premier ordre, en faveur de l'origine de cette carte, que des phrases entières retrouvées dans l'exemplaire de l'*Imago Mundi* du cardinal d'Ailly, conservé à la Colombine de Séville et annoté par Colomb, y étaient reproduites. Or, H. Vignaud, pour « tomber » Colomb, n'affirme-t-il pas que l'Amiral ne connut et n'annota le

volume de Pierre d'Ailly qu'après sa découverte, c'est-à-dire postérieurement à 1494 ? (1).

M. de la Roncière nous disait aussi que cette carte avait été dressée *sûrement* entre 1488 et 1492 et *vraisemblablement* par Barthélémy. Or, H. Vignaud nous affirme encore que Colomb ne revit son frère Barthélémy qu'à son retour, en 1494, après une séparation de dix ans ! et il n'y a entre 1488 et 1494 que six années.

Mais quelque chose nous frappait davantage. M. de la Roncière, avec une très grande habileté, avait fait réapparaître sur cette carte les contours et le texte effacés concernant Antilia ou l'île des Sept Cités, cette île mystérieuse où sept évêques portugais, cherchant asile avec leurs ouailles lors de l'invasion musulmane, auraient fondé chacun une cité et brûlé leurs vaisseaux pour s'interdire tout esprit de retour ; cette île, suivant la tradition, aurait été retrouvée au temps de Henri le Navigateur par un navire portugais, et tellement riche, que la légende de la terre mêlée d'or pur était née. M. de la Roncière écrivit alors, toujours influencé par H. Vignaud : « Antilia ou l'île des Sept Cités, tel était donc, indiqué sur la carte, presque dans les mêmes termes que sur ses mémoires, le but secret de l'expédition de Christophe Colomb, d'où le nom des Antilles » ! Mais M. de la Roncière ne nous disait-il pas lui-même, (ce qui se voit d'ailleurs sur cette carte), que l'île est portée « au large et à une grande distance de l'Irlande, au delà d'une île du Brésil ?... » Or, pour l'atteindre, il eût fallu que C. Colomb, en quittant Palos de Moguer, fit route NW., tandis qu'il se dirigea au Sud-Ouest pour gagner les Canaries, puis de là mit le cap franchement à l'Ouest ! Si réellement son « *but secret* » était l'île des Sept Cités, M. H. Vignaud aurait raison de le traiter de « marin sans expérience » ; nous croyons préférable de considérer que cet américaniste se trompe, d'autant plus que ses propres connaissances maritimes, comme nous l'avons déjà

(1) *Le vrai Ch. Colomb et la légende*, par Henry Vignaud, p. 185 et 214.

remarqué au sujet des caravelles, sont certainement « rudimentaires » (1) ; elles le sont encore en ce qui concerne les routes et les caps qu'elles comportent, puisqu'il nous parle du Sud-Ouest-quart-Sud-Ouest, (2) rhumb de vent que nous ignorons totalement et qui ne peut même pas être expliqué par la traduction erronée d'un texte étranger. Ne dit-il pas aussi que lorsque Colomb eut exposé ses projets, vers 1483 ou 1484, au roi Jean de Portugal et que celui-ci, clandestinement, envoya un navire à la recherche des terres promises, ce bâtiment porta également ses investigations dans le SW. (3), ce qui, avouons-le, était une singulière façon de vouloir trouver une île portée dans le NW. ?

Puisque H. Vignaud avait tort, c'était donc bien la carte de C. Colomb que M. de la Roncière avait retrouvée. Nous nous réjouissons de ce que ce document remarquable figurât dans nos collections nationales, et de connaître ce complément du bagage de navigation de l'Amiral des Océans.

C'est donc avec une très grande satisfaction que nous avons vu M. de la Roncière, continuant ses recherches, ne pas hésiter, en véritable savant, à revenir sur ses premières affirmations, abandonner les accusations portées si légèrement par H. Vignaud sur C. Colomb, et même les réduire à néant. Il assoit maintenant sa belle découverte sur des preuves qui paraissent irréfutables, et tout dernièrement encore (4) il rappela, un texte de 1479 en main, que C. Colomb était voyageur de commerce en sucre pour la maison génoise Centurione. Or, aux îles du Cap Vert — en italien Capo Verde et découvertes par un Génois — la légende de la carte dit : « C'est ici qu'on trouve la meilleure des cannes à sucre ». L'humble tisserand avait

(1) Expression dont H. Vignaud se sert en parlant de Colomb.

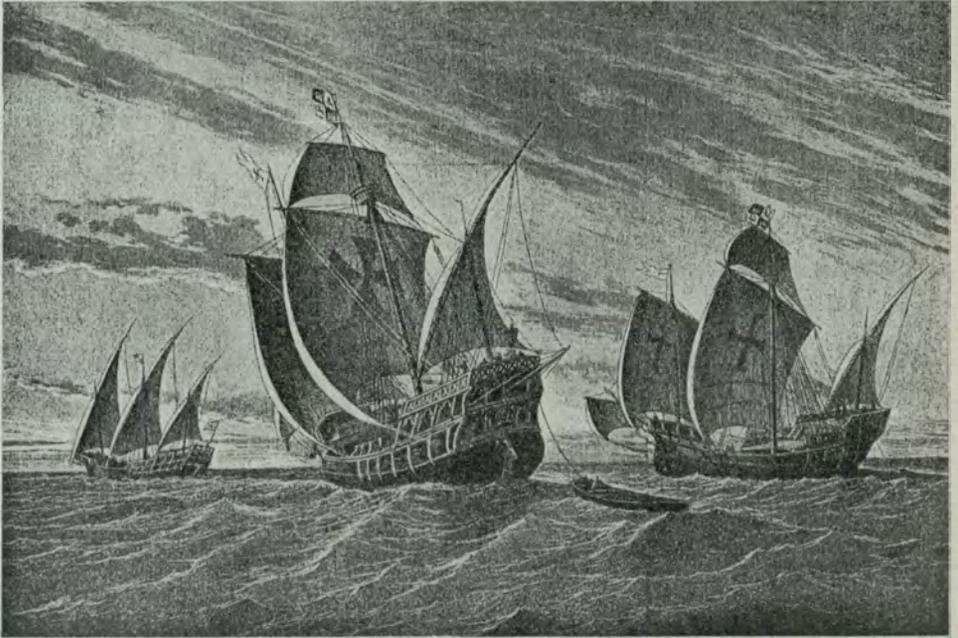
(2) H. Vignaud, *loc. cit.*, p. 127.

Le journal de Colomb dit « à la quarta del Oweste, à la parte del Sudueste », c'est-à-dire à l'ouest-quart sud-ouest.

(3) *Id.*, p. 62.

(4) Voir page 26.

repris les directives de la puissante maison de Gênes, concernant la recherche d'une route vers le pays des épices et de l'or, et c'est avec raison que le savant archiviste écrit « que cette carte consigne l'histoire de la vie de Colomb ; seule de celles de l'époque elle présente les caractéristiques que donnait de ses cartes le Génois : une sphère



Les Caravelles en haute mer, d'après une aquarelle de Raffaele Monleon.

et une légende relative aux flottes de Salomon. La sphère est tracée d'après des livres de chevet et la légende de la carte est la reproduction, solécisme compris, d'une de ses phrases » (1).

Le 6 août, une avarie survint au gouvernail de la *Pinta* ; elle fut réparée tant bien que mal par des moyens de fortune, et le 12 août

(1) De la Roncière, *La découverte de l'Afrique au Moyen Age, Cartographes et Explorateurs*, tome III, Christophe Colomb et le peuple de l'Afrique, p. 35-68.

dans la nuit, après avoir atterri à l'île Gomère, les caravelles se rendirent à la grande Canarie. En passant, C. Colomb nota sur son journal de bord que le volcan de Ténériffe était en activité, donnant ainsi la première date certaine d'une éruption de ce pic.

Il est vraisemblable que les navires entrèrent dans la magnifique rade de la Luz, la seule réellement bonne de l'archipel. C'est là que furent exécutées différentes réparations, entre autres celles du gouvernail de la *Pinta*, et des mises au point comme la reprise de quelques coutures mal calfatées, nécessitées par un travail volontairement ou involontairement saboté. V. Y. Pinzon profita du temps qu'elles prirent pour modifier le grément de sa *Niña*. Cette escale dura vingt-quatre jours et enfin le plein d'eau douce ayant été fait, les vivres complétées, la *Santa Maria*, la *Pinta* et la *Niña* appareillèrent le 6 septembre pour la Grande Aventure, mettant le cap à l'Ouest.

La vie à bord.

La vie à bord était réglée avec une sévère discipline. La description que nous avons donnée des locaux, dispositifs, etc... permet de se l'imaginer, mais quelques détails sont encore nécessaires.

Il est fort probable que le service se faisait déjà par « quarts », de quatre heures en quatre heures, le premier allant de 8 heures à midi, et il est à peu près certain que les hommes étaient partagés en deux bordées dont chacune était de quart à son tour.

Les heures étaient comptées au sablier ; au premier quart du jour, les pages, en retournant l'ampoulette, récitaient l'*Ave Maria* et chantaient le « Bonjour » :

Bénis soient la Lumière
Et la Sainte Croix,
Le Seigneur de la vérité
Et la Sainte Trinité,

Bénis soient notre âme
 Et le Seigneur qui nous la donna,
 Bénis soient le jour
 Et le Seigneur qui nous l'envoie.

Puis tout le monde reprenait : *Pater Noster, Ave Maria, Amen*, et terminait en s'écriant : « Dieu nous donne un bon jour, un bon voyage, une bonne traversée !! »

Aux changements des autres quarts on chantait :

Les heures qui s'en vont furent bonnes,
 Que celles qui viennent soient meilleures encore !
 Mais si les unes furent bonnes et que les autres soient mau-
 [vaises,

Elles pourraient toujours être pires si Dieu le voulait !

Tandis qu'elles passent que le voyage soit bon.

Veille devant et bon quart !

La diminution ou l'augmentation de voileure, nous l'avons vu, s'accompagnaient d'invocations à Marie Mère de Dieu et les prières étaient d'ailleurs très fréquentes. Le samedi, elles étaient récitées devant la statuette de la Vierge placée à l'entrée du château arrière, et en toutes occasions, moments de péril ou de victoire, découverte d'une terre, le *Gloria in excelsis Deo*, le *Te Deum Laudamus*, le *Salve* « *acostrumbrada* » étaient entonnés par tout l'équipage.

A ce propos, le père Guevara s'écrie : « Il y a 32 rhumbs de vent au compas, mais hélas ! l'équipage a aussi 32 tons différents pour chanter les prières et le résultat est affreux ! »

A la fin de la journée, les deux autres navires devaient, si le temps le permettait, passer à poupe de la nef de l'Amiral, rendre compte brièvement au porte-voix et prendre les ordres pour la nuit et le lendemain.

Au crépuscule, le grumète chargé de veiller le sablier chantait :

La garde est appelée,
L'ampoulette tourne,
Nous vous souhaitons bon voyage
Si Dieu le veut.

et on allumait dans la bitacora le fanal qui devait éclairer le compas.

Cette lumière était, nous le répétons, la seule autorisée à bord, exception faite de celle qui brûlait dans la lanterne de poupe du navire Amiral.



La Main Noire, par Pierre Le Conte.

Lorsque la polaire apparaissait dans le ciel, le pilote, qui, en somme, était le « navigating officer », vérifiait le compas en prenant un relèvement de cette étoile.

Pour cela, il se tenait debout sur le pont, la boussole à côté de lui, et avec sa main droite ouverte, la paume tenue verticale au bout du bras tendu, il coupait à différentes reprises dans l'espace un plan fictif qui comprenait la polaire et passait par un rhumb de vent de la carte du compas. Ce geste répété plusieurs fois par cet homme

important, debout et grave, était pittoresquement connu par l'équipage sous le nom de « bénédiction du pilote ».

Ce moyen très simple de prendre un relèvement quelconque est encore fréquemment utilisé de nos jours par des voiliers pêcheurs qui ne possèdent pas d'alidades sur leurs compas, et se tirent ainsi merveilleusement d'affaire.

Au premier quart de nuit, on chantait le « Bonsoir » :

Bénis soient l'heure où naquit le Seigneur,
 Sainte Marie qui l'enfanta,
 Saint Jean qui le baptisa.

Pater Noster, Ave Maria, Amen.

Dieu nous donne une bonne nuit, un bon voyage, une bonne
 [traversée !

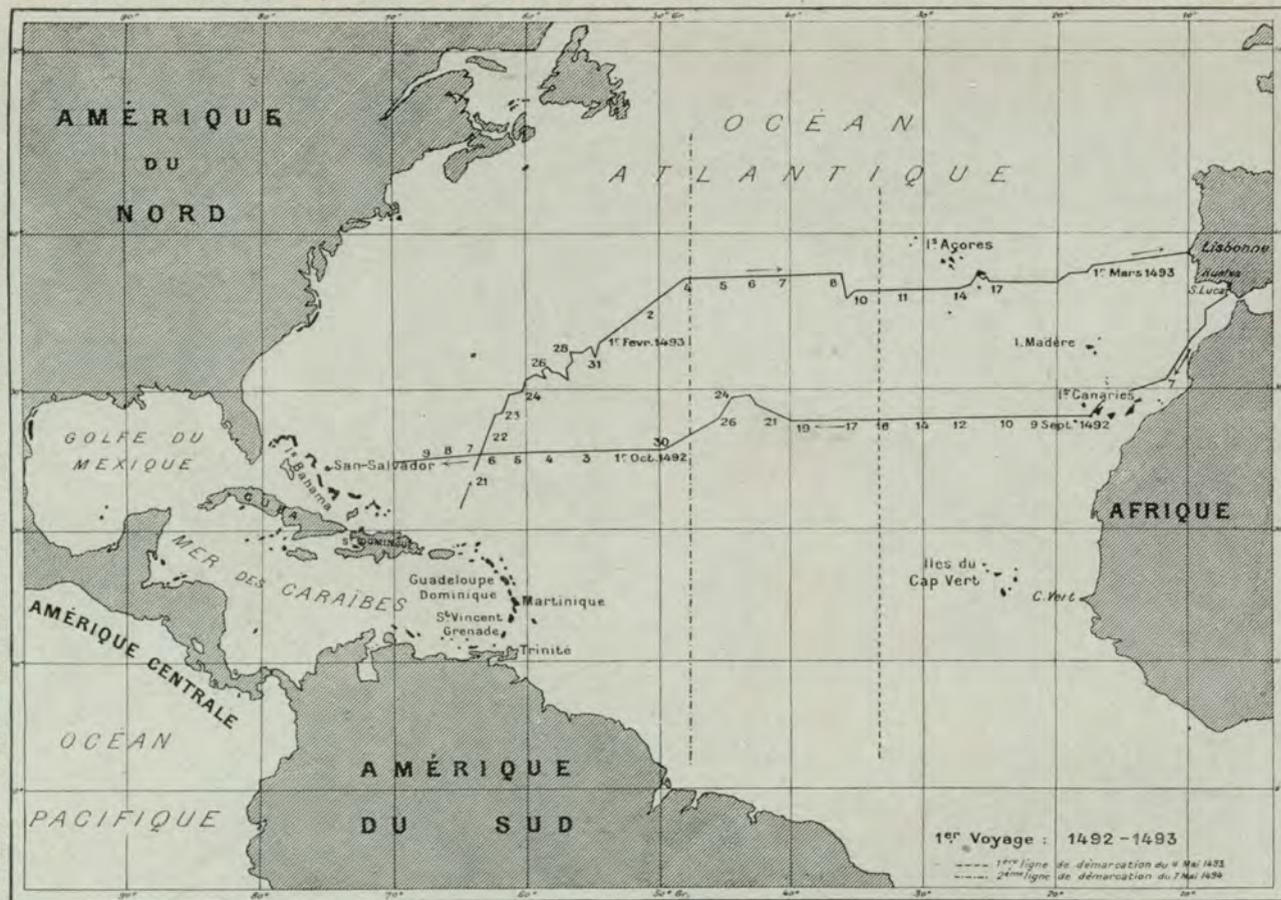
Les hommes, nous le savons, couchaient à plat pont tout habillés



Le Kraken, par Pierre Le Conte.

sous la tolda afin d'être parés à la manœuvre, si elle exigeait l'intervention des deux bordées.

A minuit, tout comme le veilleur de nuit des villes et villages



I. — Carte générale *Aller et retour* de la première Expédition. On voit également les lignes de démarcation tracées par le Pape.

d'Espagne, le grumète de quart psalmodiait : « La media de la noche... sereno ! »

En proie à l'insomnie, ou agités dans leur sommeil par les cauchemars, les plus braves des matelots étaient hantés par les épouvantes légendaires revenant avec les heures sombres — la Main Noire, qui est celle du diable, le Kraken, tête de cerf hideuse, aux cornes immenses et tentaculaires, interprétation monstrueuse d'une pieuvre géante — et bien d'autres..., au jour levant, le calme renaissait dans les cerveaux, les terreurs se dissipaient, et cependant les phénomènes naturels devaient se montrer aussi étonnants et plus troublants encore que les légendes.

Le magnétisme terrestre.

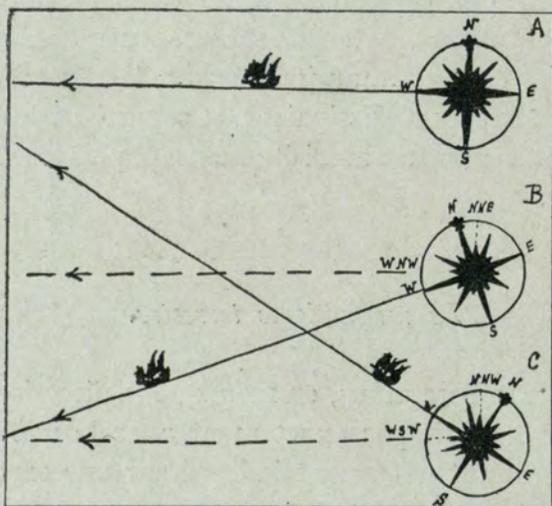
On savait depuis Peregrinus, en 1269, que la direction de l'aiguille du compas ne coïncidait pas exactement avec le relèvement de la polaire, et cet écart fut nettement indiqué sur une carte de Andrea Bianco en 1436.

A l'époque de Colomb, l'angle ainsi formé était évalué à environ 16° à l'Est, mais il était considéré comme absolument normal et invariable. Or, le 13 septembre au soir, par 28° de latitude N. et environ 28° de longitude W. (Greenwich), on s'aperçut, sur les caravelles, que cet angle était devenu plus petit ; le lendemain matin, en relevant l'étoile polaire avant sa disparition, on constata qu'il avait encore diminué ! Ce phénomène alla en s'accroissant et il devint évident que l'aiguille déviait vers le Nord-Ouest (nordouestaban) !

A l'effroi des pilotes, toutes les boussoles consultées donnèrent le même résultat. Les équipages devinrent tristes et inquiets, le mot de retour dut être prononcé.

Colomb ne fut pas le dernier à s'étonner et à s'alarmer, mais avec son esprit positif et cet amour inné de la science que l'on ne saurait

trop mettre en relief, il vit qu'il s'agissait là d'un phénomène angoissant et cependant naturel. Le plus pressé était de rassurer pilotes et matelots, ce qu'il fit avec une rare ingéniosité sur laquelle ses détracteurs préfèrent garder le silence. La plupart des pilotes ignoraient que la polaire décrit dans l'espace un petit cercle de 2° et quelques



Les routes que Colomb aurait faites sans le savoir s'il n'avait découvert la déclinaison.

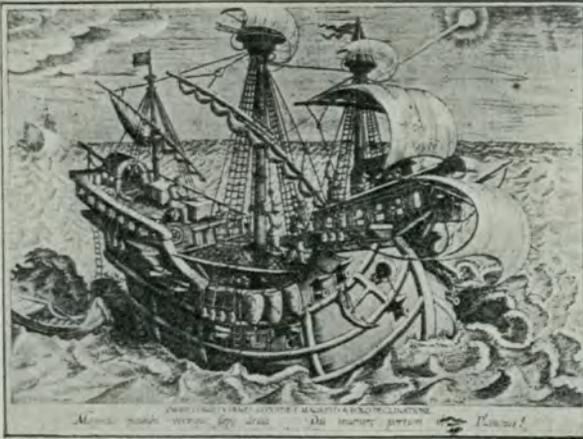
A est une rose de compas sans déclinaison. Une caravelle le cap à l'ouest va à l'Ouest.

B est une rose avec 2 quarts de déclinaison NE. Pour faire de l'W. une caravelle doit corriger sa route et mettre le cap sur le WNW. du compas, sinon elle irait au WSW.

C est une rose avec 2 quarts de déclinaison NW. La route corrigée pour faire de l'W. est le WSW. Sinon la caravelle ira dans le WNW.

minutes autour du pôle, mais Colomb le savait, et il fit relever cette étoile à l'aube, au moment où elle se trouvait le plus à l'Ouest. La déviation, sans être annulée, était ainsi diminuée et l'Amiral affirma que ce qui se passait devenait fort simple ; les aiguilles ne faisaient

que suivre la polaire qui, elle, se mouvait, mais elles étaient toujours bonnes et conservaient leurs qualités de directrices. Pourtant lui-même ne croyait pas à cette explication, et influencé par la philosophie des stoïciens qui prédominait à cette époque où le terrain expérimental était bien peu exploré, il admet et recherche « *les sympathies et les antipathies* » de tous les corps de l'univers, invoque la



Les longitudes du globe découvertes d'après la déclinaison magnétique. « Par l'aiguille aimantée, souvent un peu déviée de part et d'autre, Plancius fait partout trouver le port. »

« *douce température de l'air* », « *la propriété des quatre points cardinaux* », etc...

Toutefois, observateur inné, il continue à marquer avec le plus grand soin les déviations observées sur la boussole et, marin averti, il modifie sa route en conséquence, tenant compte de cet angle mystérieux. Quand désormais nous entendrons affirmer que Christophe Colomb était un « *marin médiocre* » et un chef « *sans grande valeur* », nous devons nous contenter de hausser les épaules.

De jour en jour, la déviation de l'aiguille vers la gauche s'accen-

tuait ; « à 100 *lieues de l'île Florès* », le 17 septembre, elle marquait exactement le Nord ; puis de NE. qu'elle était au départ, elle devint NW., bientôt, le 19 par 28° 20' de latitude Nord et 39° environ de longitude Ouest (Greenwich), elle atteignit un quart de vent au NW., c'est-à-dire 11°, et cet écart alla en s'augmentant.

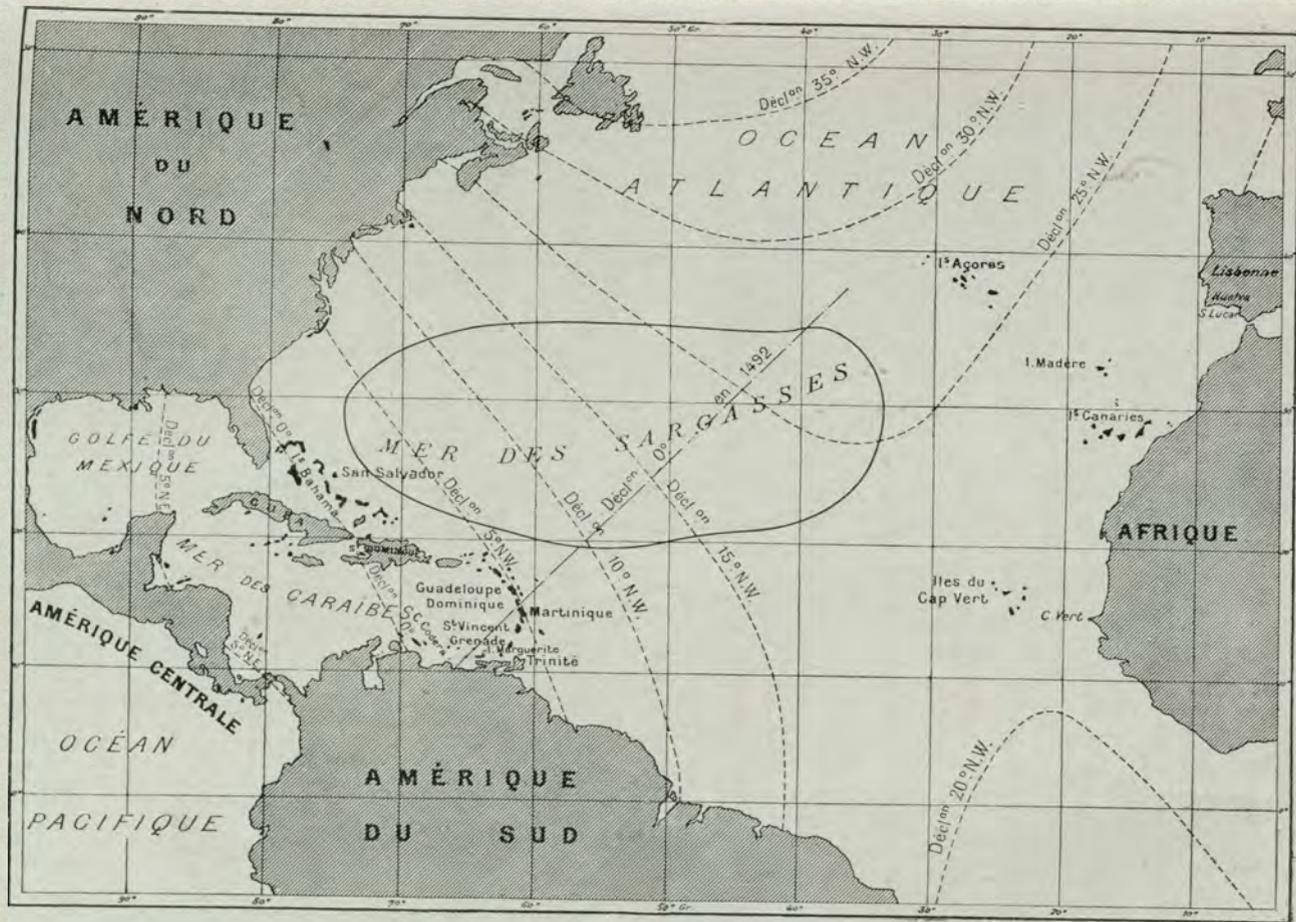
Colomb, pendant toutes ses navigations ultérieures, ne cessa, tant à l'aller qu'au retour, de noter avec le plus grand soin l'angle formé par la direction de l'aiguille avec le relèvement de la polaire, c'est-à-dire le Nord vrai.

Le 13 septembre 1492 il avait tout simplement découvert la déclinaison magnétique.

Cette découverte, non seulement ouvrait un champ nouveau aux recherches scientifiques, mais encore tournait une page dans l'art de la navigation. Désormais, la direction donnée par l'aiguille aimantée ne devra plus être considérée comme immuable, il faudra que les marins tiennent compte des écarts plus ou moins grands qu'elle peut faire avec le Nord vrai. Il est inutile d'insister sur les erreurs de route qui résulteraient d'un manquement à cette nécessité, et on peut se demander où Colomb aurait atterri s'il n'avait pas chaque jour et avec soin observé la polaire, ce que lui permettait le ciel clair de la région qu'il traversait.

La *déclinaison* est l'angle fait par l'aiguille du compas soit à l'Est, soit à l'Ouest, sous l'influence du magnétisme terrestre. A l'époque de Colomb on savait qu'une masse de fer dans le voisinage de la boussole « faussait » celle-ci, que l'homme qui en approchait pour prendre la barre devait se débarrasser du couteau qu'il portait ; mais, tant que les navires furent construits presque exclusivement en bois, le seul écart sensible était celui de la déclinaison (1). Plus tard,

(1) Pendant de nombreux siècles une croyance populaire faisait admettre que l'aimant perdait son pouvoir lorsqu'il était frotté avec de l'ail, et il était prescrit aux navigateurs de ne manger ni oignons, ni ail, par crainte « de priver la calamite de ses vertus en diminuant sa force, les empêchant ainsi de connaître leur route véritable ».



Carte de la mer des Sargasses avec les lignes de déclinaisons magnétiques actuelles ; la ligne 0° passe maintenant entre Cuba et St-Domingue, alors qu'en 1492 elle passait à l'Ouest de l'île Florès et atteignait l'Amérique du Sud entre le Cap Codera et l'île Marguerite.

avec les constructions composites et surtout en fer, il fallut tenir compte de la *dévi*ation du compas, qui est l'angle fait, soit à l'Est soit à l'Ouest, avec le Nord, sous l'influence du magnétisme du navire. La combinaison de la déclinaison et de la déviation, quand celle-ci existe, est connue sous le nom de *variation*. Mais, nous le répétons, Colomb et pendant longtemps les navigateurs qui lui succédèrent, n'avaient à se préoccuper que de la déclinaison magnétique qui constituait seule la variation.

Colomb découvrit donc sans conteste la déclinaison et observa qu'elle variait sur les différents lieux de la terre, et qu'elle changeait de nom après avoir passé par un moment où l'aiguille marquait le Nord vrai ou 0°. Or, comme il retrouva le même phénomène tant à l'aller qu'au retour, bien qu'il naviguât à des latitudes différentes, il en conclut que le passage à 0° se produisait sur un méridien. Dans ses expéditions ultérieures le fait fut vérifié à nouveau, et de ses remarquables observations on a pu déduire plus tard que la ligne sans déclinaison *était, à cette époque*, orientée du NE. au SW., constituant le *méridien magnétique* 0°, et passant près de l'île Florès et entre l'île Margharita et le cap Codera (voir page 113).

Mais Colomb croyait à l'immutabilité des lignes d'égale déclinaison ; il se réjouissait même d'avoir ainsi trouvé un moyen remarquable et simple de connaître sa longitude, et cette opinion, ses observations ayant été vérifiées par les navigateurs qui suivirent la même route que lui, fut partagée par savants et marins.

Cependant il fallut bientôt reconnaître, non seulement que ce procédé était inutilisable, mais encore que le phénomène signalé par Colomb compliquait la navigation au lieu de la simplifier. Georges Hartmann, vicaire de l'église Saint-Sebaldus à Nuremberg, qui construisit un nombre considérable de cadrans solaires munis de boussoles, reconnut en 1510 que la déclinaison était de 6° Est à Rome et de 10° Est à Nuremberg, mais c'est surtout après que Mercator, en 1540, eut établi la différence de déclinaison simultanée dans deux

lieux du globe, Dantzig et Walcheren, qu'on commença à étudier sérieusement la déclinaison. Si la cause même des phénomènes magnétiques reste encore bien obscure, on sait maintenant qu'elle présente dans tous les lieux du globe une variation *séculaire*, et comme il faut que les navigateurs en tiennent compte, on s'efforce de donner ces variations avec le plus d'exactitude possible. On sait également, mais ces variations n'intéressent pas la navigation habituelle, qu'il y en a d'*annuelles*, (l'amplitude étant plus grande au solstice d'été, plus petite au solstice d'hiver), et même de *diurnes*, (minimum vers l'Est vers 8 heures, maximum vers l'Ouest vers 13 h. 30).

Toutes les cartes servant à la navigation portent la déclinaison donnée pour l'année de l'impression, avec l'augmentation ou la diminution annuelle; sur les cartes routières embrassant une grande étendue, on trace les lignes isogones ou d'égaux déclinaisons. Ces lignes aboutissent aux pôles magnétiques, qui, tout en se trouvant dans les régions polaires, n'ont rien à faire avec les pôles géographiques.

Sans vouloir entrer dans de plus grands détails, il est intéressant de noter que nous connaissons maintenant les variations séculaires de la déclinaison à Paris depuis 1540. De 1540 à 1640 elle était NE. et atteignit un maximum Est en 1580; en 1640 elle était nulle, c'est-à-dire à 0°, puis devint NW. et atteignit son maximum Ouest en 1820; depuis cette époque elle diminue et redeviendra nulle (c'est-à-dire 0°) vraisemblablement vers 1980, pour revenir ensuite au NE.

Remarquons incidemment que si, en 1493, la déclinaison magnétique, sur le trajet d'Espagne aux Antilles suivi par Colomb, avait été comme maintenant — c'est-à-dire toujours de même nom et NW. — le phénomène eût été beaucoup moins frappant, et sans passer inaperçu, aurait pu ne pas retenir autant l'attention du grand navigateur.

Ceci n'enlève rien au mérite de Colomb et on ne saurait trop

répéter *qu'il découvrit lui-même la déclinaison magnétique*, ce qui fut d'une importance singulière, non seulement pour la pratique de la navigation, mais pour la science et la physique du globe. La portée de cette découverte a été mise en valeur, en même temps que l'explication du passage où C. Colomb la rapporte, par « A. de Humboldt qui, dans son examen critique de la géographie du Nouveau Continent, a jeté de si grandes lumières sur l'histoire des sciences astronomiques au commencement de l'époque moderne ».

En terminant une étude des plus intéressantes, sur laquelle nous reviendrons pour montrer comment le méridien 0° a pu influencer le partage des terres océaniques entre l'Espagne et le Portugal, M. L. Lagrange (1), professeur à l'École militaire de Belgique, dit avec raison : « Colomb fut un des premiers adeptes de la philosophie expérimentale et à ce titre comme à celui de révélateur d'un nouveau monde, il a droit à tout notre intérêt et à toute notre admiration. »

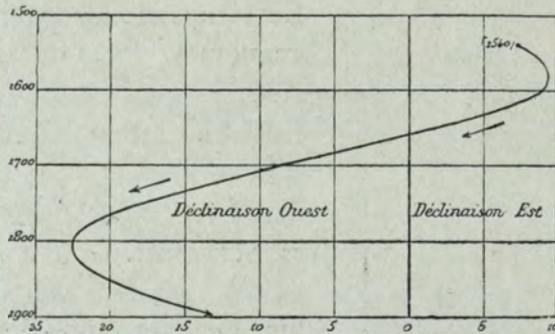
La Mer des Sargasses.

Nous avons déjà signalé que l'une des « terreurs » de la navigation dans l'océan ayant persisté jusqu'à l'époque de Colomb était celle de la mer gluante et couverte d'herbe. Cette appréhension était rationnelle, puisque des algues en abondance remarquable avaient été fréquemment rencontrées par les marins de tous les temps qui s'étaient aventurés à l'Ouest des Açores. L'exagération et l'imagination jouant leur rôle, la légende avait été créée. Les vieux marins d'alors ressemblaient singulièrement aux vieux marins d'aujourd'hui, survivants de la navigation à voile, qui nous parlent « du temps de leurs pères » et préfèrent l'extraordinaire à l'explication scientifique ; ils faisaient frissonner les grumètes en racontant que les herbes enser-

(1) L. Lagrange, *Ciel et Terre*, III^e année, n° 12, 15 août 1882, Bruxelles.

raient les navires, immobilisés par le calme absolu comme dans les mailles d'un filet, que la mer se coagulait et devenait une boue chaude et visqueuse. Si, disaient-ils, « un tel » avait pu échapper miraculeusement pour raconter la chose à un aïeul, par contre « tel, tel ou tel navire », dont il n'était plus question, avait certainement disparu dans ces dramatiques circonstances ; le récit de l'un se renforçait par le témoignage des autres, qui, sincères d'ailleurs, ne voulaient pas rester en arrière dans le domaine de l'information merveilleuse.

Or, le 16 septembre, à 900 milles environ des Canaries, par 28°



Variations séculaires de la Déclinaison magnétique
à Paris depuis 1540.

de latitude Nord et 35° de longitude Ouest (estimée), les caravelles de Colomb naviguent, nous dit-il lui-même, « au milieu de paquets d'herbes marines très vertes... ». Mais Colomb ajoute que « l'air était tempéré, doux, exquis comme celui de l'Andalousie en avril, qu'il ne manquait que le chant du rossignol ». Il écrit encore que ces paquets d'herbes marines étaient « détachées depuis peu de temps de la terre, ce qui fit croire à tous que l'on était près de quelque île ». Ces conditions physiques agréables, la perspective d'une découverte, vraisemblablement aussi la calme assurance de l'Amiral qui, religieux et

même mystique, n'était pas un superstitieux et cherchait à expliquer les apparences surnaturelles par l'observation des phénomènes naturels, suffirent, sinon à détruire complètement la légende, tout au moins à en écarter « la terreur » (voir carte page 121).

Colomb lui-même savait qu'il devait rencontrer ces espaces couverts d'herbes. La caractéristique de son œuvre est le soin minutieux qu'il prit aux préparatifs de son expédition et son souci d'information. Sa documentation devait donc être riche à ce sujet, et nous savons qu'étant au couvent de la Rabida, Vasquez de la Frontera, un pilote réputé de Moguer, lui parla d'un voyage de découverte fait au service du Portugal dans l'Atlantique, voyage qui échoua parce qu'on n'osa pas s'engager dans des bancs de Sargasses qui entravaient la route. Sans doute était-il également au courant des écrits laissés par les anciens à ce sujet et sur lesquels nous reviendrons bientôt. Mais personne encore n'avait pu raconter ce qui se passait dans cette région et si elle avait un au-delà.

« Le 17 septembre, les herbes, écrit Colomb, sont en bien plus grandes quantités. On en vit beaucoup et très souvent ; c'était de l'herbe des rochers ; elles venaient du couchant... dès le matin, on en vit en abondance et elles paraissaient provenir de quelque rivière. » On trouva dans ces herbes un « cangréjo » vivant que Colomb conserva. Chalumeau de Verneuil traduit cangréjo par écrevisse, c'est évidemment une erreur ; il s'agissait d'un crabe, probablement le *nautilograpsus minutus*, très abondant dans la mer des Sargasses. Ce jour-là on prit aussi des thons.



Crabe des Sargasses.
Nautilograpsus minutus.

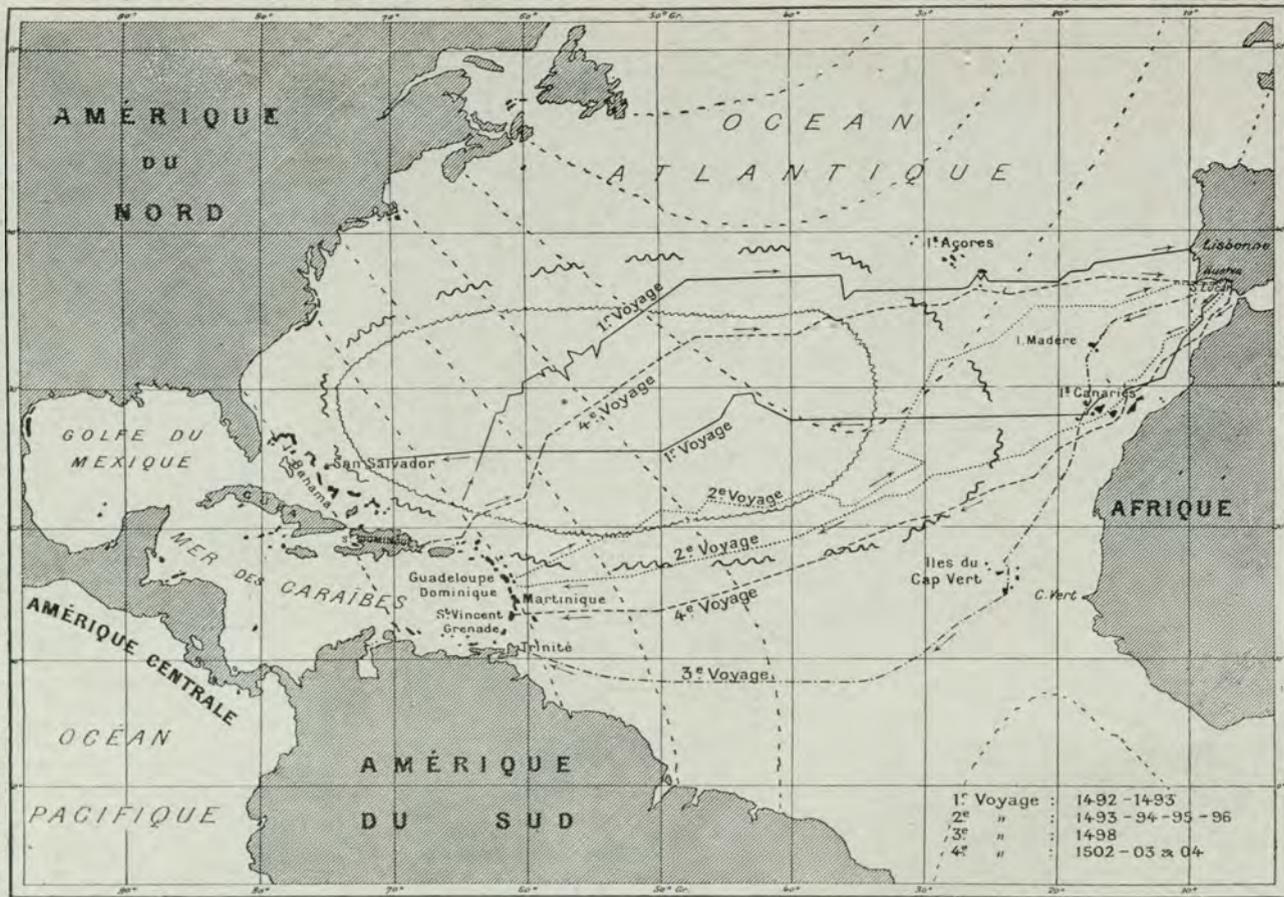
Le 19, C. Colomb sonda, croyant se trouver près d'une terre d'où provenaient ces algues et avec 200 brasses de ligne filées ne trouva pas de fond. Le 21, par 28° de latitude Nord, et 48°20' de longitude W. l'accumulation de sargasses devint si considérable « *que la mer parais-sait coagulée* ». Christophe Colomb note avec le plus grand soin les aspects divers de « la mer de varech », la forme des algues, les animaux qui s'y trouvent. Il distingue parfaitement les Sargasses des algues côtières des Açores. Le 3 octobre, il est frappé du mélange des sargasses mortes et des sargasses fraîches, garnies de flotteurs qu'il prend pour des fruits « *Herba muy vieja, otra muy fresca que traia como fruta* ». Il s'étonne de rencontrer des espaces d'eau libre entre les accumulations de fucus.

Ce n'est que le 8 octobre que les herbes cessèrent, vraisemblablement par 72°20' de longitude W.

Christophe Colomb avait donc osé, le premier, poursuivre une navigation dans la région des herbes et l'avait traversée. C'est également lui qui donna le premier sur son compte des notions précises, tout en dissipant les légendes qui s'y rattachaient.

Au retour de sa première expédition, il retrouva cette mer des Sargasses et profita de toutes les occasions pour noter avec le plus grand soin ce qu'il observait. C'est ainsi que le 18 janvier il écrit « *qu'étant hier dans les herbes, la mer fut couverte de thons et on crut qu'ils devaient aller de là dans les madragues du duc de Conil* », et le 2 février : « *la mer est si coagulée d'herbes marines que si je n'avais déjà vu ce phénomène, j'aurais craint de me trouver sur un bas fond* ». On ne rencontre plus d'algues du 3 au 6 février, mais elles reviennent abondantes le 7 pour disparaître complètement à l'approche des Açores vers le 10.

Dans les traversées de retour de ses deuxième et quatrième voyages, il traverse encore la mer des Sargasses et dans les autres il en voit « la banlieue ». En octobre 1498, il écrit aux souverains d'Espagne que chaque fois qu'il allait d'Espagne aux Indes, à cent lieux



II. — Carte de tous les itinéraires de C. Colomb dans leurs rapports avec la mer des Sargasses.

à l'Ouest des Açores, il trouvait un changement dans le ciel, les étoiles, la température de l'air et de l'eau, et la mer tellement couverte d'une herbe qui ressemble à de petites branches de pin chargées de lentisques (pistachiers) « *que nous pensions, à cause de l'épaisseur de l'algue, être sur un bas-fond et que les navires viennent à toucher par manque d'eau* ».

Don Fernand, fils de C. Colomb, dans sa *Vie de l'Amiral*, écrit « que les marins virent vers le Nord, aussi loin que portait la vue, une accumulation d'herbes marines qui, tantôt leur faisait plaisir, parce qu'ils croyaient être près d'une côte, et tantôt leur inspirait des craintes. Il y en avait des masses si épaisses qu'elles entravaient jusqu'à un certain point la navigation ».

Ces quelques citations suffisent pour montrer quel fut le rôle de Colomb, et Louis Germain a parfaitement raison lorsqu'il assure, dans une remarquable étude (1), « que la découverte de la Mer des Sargasses se confond avec celle de l'Amérique ».

Elle est due, comme celle du Nouveau Monde, à l'idée si répandue dans l'antiquité et le moyen âge qu'il existait, au delà de l'Océan, « des terres où l'on parviendrait en naviguant vers l'Ouest ». En empruntant à ce travail très documenté, nous pouvons résumer par la suite les principales connaissances des époques antérieures à C. Colomb sur cette mer d'herbes.

De même que les anciens parlaient des terres transocéaniques où peut-être les Phéniciens, les Grecs, les Carthaginois et les Arabes avaient abordé, ils parlaient de la mer d'herbe et de la mer coagulée, qui, elle, avait été sûrement vue par des navigateurs de ces nationalités.

Dans le Périples de Scylax de Caryande composé probablement au temps de Darius I^{er}, il est dit « qu'on ne peut naviguer au delà de l'île de Cerné, car la mer est embarrassée par de la vase et des

(1) *La découverte de la mer des Sargasses*, par Louis Germain. Bulletin de la Société Océanographique de France.

herbes ». Les Carthaginois de Gadès, naviguant au delà des colonnes d'Hercule et poussés par un vent d'Est, constatent que la mer est pleine de varech et y trouvent des thons en abondance qui, salés et enfermés dans des vases, sont expédiés à Carthage.

Le Carthaginois Hamilcon, dont le voyage est raconté par Festus Avienus, dit que dans l'Ouest et le Nord-Ouest de l'Atlantique il y a des « algues nombreuses au-dessous des flots qui, par entrecroisement, forment mille obstacles. Aucun souffle ne pousse le navire en avant. Les flots restent immobiles et paresseux. Des algues sont semées en quantité innombrable sur l'abîme, et souvent elles arrêtent la marche des vaisseaux qu'elles retiennent comme avec des joncs ». Avienus ajoute que ces algues diminuent la violence des vagues, effet plusieurs fois confirmé dans la suite et qui a dû contribuer à la croyance de la mer stagnante et gluante.

Strabon constate comme les Carthaginois de Gadès et, plus tard, Christophe Colomb, l'abondance des thons dans ces parages, et attribue la graisse très estimée de ces poissons à leur nourriture provenant « d'un chêne dont les racines sont au fond de la mer et dont le feuillage porte de gros fruits ».

Théophraste écrit que l'algue croît dans la mer qui s'étend au delà des Colonnes d'Hercule et atteint des proportions gigantesques. Il distingue le fucus des côtes du fucus du large, c'est-à-dire la sargasse.

En ce qui concerne les premiers siècles de l'ère chrétienne, Jordanès, historien des Goths, dit que si les régions lointaines de l'Océan ne sont pas connues, c'est parce que « les algues arrêtent la marche des vaisseaux et que les vents n'ont pas de force ».

Mais les Arabes, grands et habiles navigateurs, voguaient sur la « Mer Ténébreuse »; le géographe Edrisi a conservé le récit des huit Arabes, tous de la même famille, qui partis d'Aschbona (Lisbonne) à une époque antérieure à 1147, naviguèrent dans une mer « épaisse », au large des Açores et au travers des herbes marines.

Au XIII^e et au XIV^e siècles, tous les navigateurs qui vont à la recherche d'Antila, des Sept Cités, de toutes les îles de Saint-Brandan, parlent des herbes qui recouvrent la mer à l'Ouest des Açores, leur point de départ habituel, et ce sont évidemment ces herbes qui entretenaient la croyance de la proximité de la terre.

Ces connaissances que n'ignorait pas C. Colomb, ainsi que toutes celles plus récentes qu'il avait pu recueillir, ne semblaient pas faites pour encourager un navigateur ordinaire, mais l'Amiral des Océans devait prouver une fois de plus qu'il était un homme extraordinaire, et le voile mystérieux qui cachait la mer des Sargasses fut levé par lui. Il fallut cependant encore des siècles pour l'arracher définitivement et, de nos jours, cette région reste fertile en découvertes. Ce n'est que petit à petit que des notions précises vinrent compléter les remarquables observations de celui qui « *voulait connaître les secrets de la nature d'icy bas* ».

Nous avons vu que Colomb sonda le 19 septembre 1493 et ne trouva pas de fond avec 200 brasses ; beaucoup des marins qui le précédèrent ou le suivirent sondèrent également sans plus de succès. Gonneville, en 1504, remarqua que « la mer des Sargasses est si profonde que la sonde n'y trouve pas de fond » : Jean de Léry, en 1555, fit la même constatation en employant une ligne de 500 aunes, c'est-à-dire 585 mètres. Cependant, comme nous l'avons déjà vu, des brisants, des vigies, des bas-fonds, voire même des îles figurèrent longtemps comme certaines, puis comme possibles, sur des cartes d'où elles ne disparurent qu'en 1860.

Les premiers sondages vraiment scientifiques furent effectués en 1851 et 1852 par Lee sur le *Dolphin*, puis en 1855 par Leps sur le *Meléagre*, qui trouvèrent de grands fonds. Le *Challenger*, le *Talisman* en 1883, le Prince de Monaco sur la *Princesse Alice* en 1905, tranchent la question et reconnaissent un fond moyen de 4.000 mètres avec un minimum de 2.670 et un maximum de 7.000 mètres.

Rennell, Alex. de Humboldt et Maury ont assigné des limites variables à la mer des Sargasses, mais on est à peu près d'accord aujourd'hui pour la comprendre entre 20° et 35° de latitude Nord, 35° et 75° de longitude Ouest et la considérer comme une vaste ellipse irrégulière au milieu de l'Atlantique, d'une superficie de 60.000 milles carrés ; les sargasses forment à sa surface des touffes plus ou moins étendues et serrées, séparées par des espaces de deux à trois mètres carrés d'eau libre, ou peuvent être au contraire clair-

semées. Oviedo, en 1547, en donne une bonne idée générale en la comparant à une surface de lac garnie de plantes aquatiques (voir pages 113 et 121).



Les Sargasses.
Sargassum bacciferum Ag.

L. Germain, auquel nous empruntons ces détails, nous apprend que, contrairement à l'opinion courante, ces algues ne proviennent ni des côtes des Antilles ni de celles du continent américain. Elles constituent une espèce spéciale que l'on ne rencontre que là, le *Sargassum bacciferum*. Voisines des fucus, leur appareil végétatif ou thalle est une longue tige portant des appendices foliacés et des vésicules rondes, pleines d'air et servant de flotteurs (raisins des tropiques). Les organes reproducteurs n'ont pas été trouvés et ces plantes se développent uniquement par bouturage naturel.

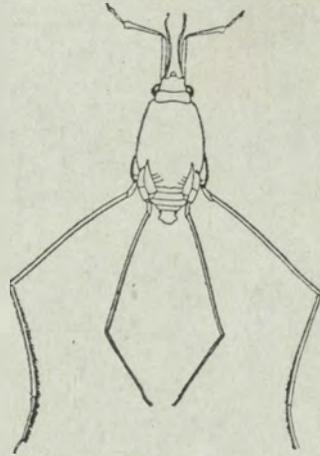
La mer des Sargasses était généralement considérée comme formée par des algues, peut-être modifiées mais provenant d'une origine littorale, accumulées dans une zone de calmes et encerclées par des courants ; le savant que nous venons de citer, le professeur L. Joubin et Ed. Le Danois veulent que les sargasses flottantes soient les derniers débris des ceintures littorales

d'un vaste continent disparu, l'Atlantide, et qu'elles végètent ainsi depuis un temps immémorial (1).

Pour ces auteurs, l'Atlantide de la période éocène joignait l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, au Nord de l'Afrique et au Sud de l'Europe. L'Atlantide miocène devint un continent vaguement trapézoïdale qui s'étendait des Bermudes aux Açores et aux îles du Cap Vert, et recouvrait la mer actuelle des Sargasses.

A l'aurore du pléistocène, l'Atlantide n'est plus qu'un chapelet d'îles clairsemées, et une dernière commotion marquera sa disparition finale par la séparation des Canaries et de l'Afrique. C'est à cette Atlantide que Platon fait allusion dans les écrits célèbres du Critias et du Tinée (2) et parlant de l'Océan qui la recouvre, il écrit : « Par cette raison aussi, la mer qui se trouve là n'est ni navigable, ni reconnue par personne, puisqu'il s'y est formé peu à peu un limon, provenant de cette île submergée. »

Sans entrer dans les détails, que le lecteur curieux retrouvera avec intérêt dans le texte même de MM. Germain, Joubin et Le Danois, nous nous contenterons d'indiquer que les arguments qu'ils invoquent s'appuient sur l'analogie des faunes et des fossiles rencontrés à Madère, aux Açores, aux Canaries, au Cap Vert et un peu en Europe, aux Antilles et en Amérique centrale, mais pas du tout en Afrique équatoriale. Ils font également ressortir que les ani-



Hémiptère de la mer des Sargasses. *Hallobathes Wulferstorffi*.

(1) Louis Germain, Louis Joubin et Ed. Le Danois, *Une esquisse du passé de l'Atlantique Nord*. La Géographie, tome XL, n° 3, sept.-oct. 1923.

(2) Platon, *Tinée ou de la Nature*. Traduction Victor Cousin, Ed. Didot. Platon, *Critias ou de l'Atlantide*, idem.

maux que l'on retrouve vivants dans les sargasses sont essentiellement des individus de la faune littorale, Planaires, Nemertes, Bryozoaires, Crabes, etc... Tous ces animaux, comme le *Nautilus grapsus minutus*, conservé par Christophe Colomb, sont, avec les sargasses elles-mêmes, d'une espèce spéciale et sans affinités immédiates avec celles du littoral américain ou européen.

C'est également dans la mer des Sargasses qu'on trouve le seul insecte marin connu, un hémiptère, l'*Hallobathes Wullerstorffi*,



Les courants qui encerclent la mer des Sargasses.

qui court à la surface de l'eau comme les Hydromètres de nos lacs et rivières. Les très beaux travaux du célèbre biologiste et océanographe danois J. Schmidt ont prouvé que les anguilles de nos rivières accomplissent pendant six mois, sur le fond de l'Océan, le long voyage de nos côtes jusqu'à la région des Sargasses, pour se reproduire sous cette mer.

« Nos anguilles, disent MM. Germain, Joubin et Le Danois, sont les descendantes des anguilles tertiaires qui peuplaient le littoral et les estuaires des fleuves de la côte Nord-Ouest du continent Atlantide, plus particulièrement dans la région où se trouvent actuellement les Bermudes. Par suite de l'effondrement de l'Atlantide de l'Ouest vers l'Est, ces anguilles ont reculé vers l'Europe ;

mais par habitude héréditaire, elles ont continué, pour se reproduire, à se rendre dans les eaux traditionnelles, dans ces eaux devenues mer des Sargasses, en faisant de siècle en siècle un voyage de plus en plus long à mesure que l'effondrement de l'Atlantide s'accroissait. »

Enfin, les courants actuels auraient été créés à l'époque miocène de l'Atlantide et suivraient encore son ex-contour, qui est celui de la mer des Sargasses.

Si l'hypothèse, d'ailleurs séduisante, de MM. Germain, L. Joubin et Le Danois est fondée, Christophe Colomb mériterait encore bien plus son titre de Descubridor, puisqu'en explorant la mer des Sargasses, avant de découvrir un Nouveau Continent, il aurait retrouvé l'Atlantide, le plus ancien des continents disparus !

Les Vents alizés.

Donc, malgré les incartades de la boussole, malgré les herbes de la mer visqueuse, les trois caravelles poursuivent leur route et les milles transformés en lieues se succèdent et s'additionnent.

Le journal de bord de Christophe Colomb, résumé par Las Casas, nous apprend que le 9 septembre, l'Amiral « *se décida à compter moins de lieues qu'il ne faisait afin que les gens de son équipage ne s'effrayassent pas et ne perdissent pas courage, si le voyage venait à être de long cours* ». A partir de ce jour, on lit à chaque instant que tant de milles furent parcourus, mais que seulement tant furent comptés, et le mercredi 25, il est écrit qu'« *Il (Christophe Colomb) feignait toujours en présence de l'équipage qu'on faisait peu de chemin afin que le voyage ne lui parût pas aussi long. A cet effet, l'Amiral en écrivit une double supputation, la moindre fut la supposée et la plus haute la véritable* ».

Cette mesure était excellente et elle a généralement été jugée

telle par tous les chroniqueurs. Cependant, un des détracteurs systématiques de C. Colomb s'élève avec violence contre ce procédé, s'écriant qu' « il n'est pas coutume que ce soit l'Amiral qui fasse le point tous les jours... Il n'aurait pu tromper ainsi chaque jour ses officiers. Il est difficile de croire que les capitaines de la *Pinta* et de la *Niña* se soient livrés à la même supercherie ! » (1).

La violence de cette sortie est si puérile, que nous ne nous serions pas donné la peine de la relever, si elle ne prouvait mieux que toutes les discussions à quels écarts de bon sens peut amener la passion du dénigrement. D'abord, les capitaines de la *Pinta* et de la *Niña* auraient eu tout à fait tort de ne pas « se livrer à la même supercherie », car elle constituait une remarquable précaution ! De plus, le livre de bord de Colomb prouve qu'elle fut utilisée jusqu'au bout de la traversée ; or, nous savons que le soir avant le coucher du soleil, chaque fois que le temps le permettait, les deux caravelles correspondaient à la voix avec la *Santa Maria*, et les trois navires se donnaient évidemment leur point, comme cela s'est toujours fait pour des bâtiments naviguant de conserve ; il y eut même des communications par embarcations, de sorte que si les capitaines n'avaient pas été d'accord, cette « supercherie » n'aurait pu se faire sur un seul navire. D'ailleurs, la plupart du temps, il est écrit : « *on fit X lieues, mais on n'en compta que X* », et ces *on* sont suffisamment explicites.

Le mercredi 19 septembre, nous lisons : « *Ici, les pilotes firent leur point. Celui de la Niña se trouvait à 440 lieues des Canaries, celui de la Pinta à 420, celui du vaisseau de l'Amiral à 400 ni plus ni moins* », et M. F. de Navarette, traducteur, fait observer que la distance marquée par l'Amiral est exacte. Donc, quand *on fait le point*, il n'y a plus de supercherie et celle-ci n'est utilisée que vis-à-vis de l'équipage.

Cependant, il a pu arriver que la précaution prise par C. Colomb,

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 117, ligne 1.

qui, Amiral de la flottille, était aussi le capitaine de la *Santa Maria*, ait pu induire son pilote en erreur ; ceci a dû se produire le lundi 1^{er} octobre, puisqu'à cette date « *le pilote de l'Amiral disait au point du jour avec l'accent de la crainte, qu'on avait fait depuis l'île de Fer jusque-là, 578 lieues à l'Ouest. La moindre supputation qui était celle que l'Amiral montrait à l'équipage était de 584 lieues ; mais le compte qu'il regardait comme véritable et conservait par devers lui s'élevait à 707* ».

Ceci s'explique très facilement ; la vitesse devait être évaluée (comme encore aujourd'hui sur un navire à voile), à la fin de tout quart et chaque fois que la marche du bâtiment pouvait se trouver modifiée par une différence dans la force du vent, l'état de la mer, l'orientation des voiles, etc... Ces évaluations étaient faites pendant la durée de son service par ce que nous appelons aujourd'hui le *chef de quart*, puis remises au capitaine qui les consignait journallement. Celui-ci pouvait, et devait probablement, être seul à son bord à posséder la totalisation de ces évaluations, ce qui facilitait et favorisait l'intelligent et plus qu'excusable truquage.

Il ne faut pas oublier que les seules observations astronomiques possibles ne donnaient que la latitude ; pour le calcul de celle-ci, une évaluation rigoureuse du chemin parcouru n'était pas nécessaire, et puisque les caravelles suivaient une direction générale Est-Ouest, l'observation de latitude ne pouvait ni confirmer, ni infirmer la distance parcourue donnée. Par excès de précaution, les capitaines pouvaient donc communiquer à leurs pilotes les « supputations » qui leur plaisaient, et il semble que C. Colomb, dans le cas cité, ait eu raison d'agir ainsi, puisque le pilote consignait la distance « *avec l'accent de la crainte* ». Rien d'ailleurs ne permet d'affirmer que Colomb ne détrompa pas aussitôt, avec un sourire, l'homme de confiance qu'était Juan de la Cosa, son pilote, qui, nous le verrons dans la suite, ne lui tint pas rigueur et manifesta d'une façon élégante son admiration pour son Amiral.

En chiffres ronds, la distance entre les Canaries et l'île où atterrit Christophe Colomb est d'un peu plus de 3.000 milles marins actuels et elle fut parcourue en trente-six jours par l'escadrille. Ceci correspond à une moyenne de près de 4 milles $\frac{1}{2}$ à l'heure, ce qui n'est pas mal pour des voiliers de petit tonnage et se rapproche de celle des goélettes « terre-neuvas » et « islandaises ». Les caravelles dépassèrent même des vitesses de 7 nœuds et devaient, tout comme les navires auxquels nous les comparons, pouvoir atteindre



Planisphère des vents océaniques en janvier, d'après le Bulletin de l'Institut Océanographique. Les flèches sont d'autant plus longues que les vents sont plus réguliers et d'autant plus grosses qu'ils sont plus forts.

au moins 8 nœuds dans de bonnes conditions. En compulsant le journal de bord, on trouve des journées de 165 milles, ce qui ferait bien près de 7 milles à l'heure, et de 180 milles, soit 7 milles $\frac{1}{2}$, mais, comme des inégalités de vitesse sont signalées, ces chiffres ne doivent indiquer qu'une moyenne et ils ont dû forcément être dépassés par moments pour pouvoir l'atteindre.

Bien plus que les vents debout, qui furent rares et de courte durée, les calmes et les brises légères empêchèrent cette traversée, en somme

très favorisée, d'être plus rapide. Mais la chance ne sert-elle pas exclusivement ceux qui savent la provoquer? Une fois de plus Christophe Colomb mettra en évidence une manifestation de la nature, qu'il fut le premier à utiliser et qui jouera désormais un rôle primordial dans l'histoire des navigations. Nous voulons parler des vents alizés.

La physique du globe nous apprend que les vents peuvent être classifiés en permanents, périodiques et variables. Les *variables* sont ceux qui, ayant une prédominance marquée pour une direction donnée, sont cependant fréquemment altérés par des causes essentiellement variables telles que: changement d'obliquité des rayons solaires suivant les saisons, configuration des côtes, relief du sol, etc... etc... A l'époque de Christophe Colomb, la navigation dans la Méditerranée, dans l'Atlantique européen et le canal des Flandres, toutes mers soumises à ces variétés, avait mis les marins au courant de ce type de vents. L'Amiral des Océans apprit encore mieux à le connaître, presque à ses dépens, lors de son premier voyage de retour.

Les *périodiques* sont ceux qui soufflent six mois dans un sens et six mois dans un autre. Il fallut que Vasco de Gama et Magellan ouvrirent à la navigation les portes de l'Extrême-Orient, pour que les moussons qui en sont le type fussent connues de la Chrétienté.

Les *permanents* sont ceux dont la direction demeure sensiblement constante toute l'année et les alizés en constituent le type. Ce sont eux qui portèrent Christophe Colomb au Nouveau Monde.

L'échauffement de l'atmosphère dans la région tropicale détermine une diminution de sa densité, d'où il résulte qu'elle tend à s'élever. En ce faisant, il se produit une diminution de pression qui entraîne, comme par un pompage, le mouvement des masses voisines venant rétablir la pression initiale. Les vents ainsi créés devraient se diriger vers l'équateur dans chaque hémisphère, mais comme par suite de la rotation de la terre, tous les corps en mouvement sont

déviés vers leur droite dans l'hémisphère Nord et vers leur gauche dans l'hémisphère Sud, les masses d'air dans la partie inférieure de l'atmosphère prendront au Nord de l'équateur la direction des vents de NE. et au Sud de l'équateur celle des vents de SE.

Ces vents, vents alizés, soufflent toute l'année avec la plus grande régularité.

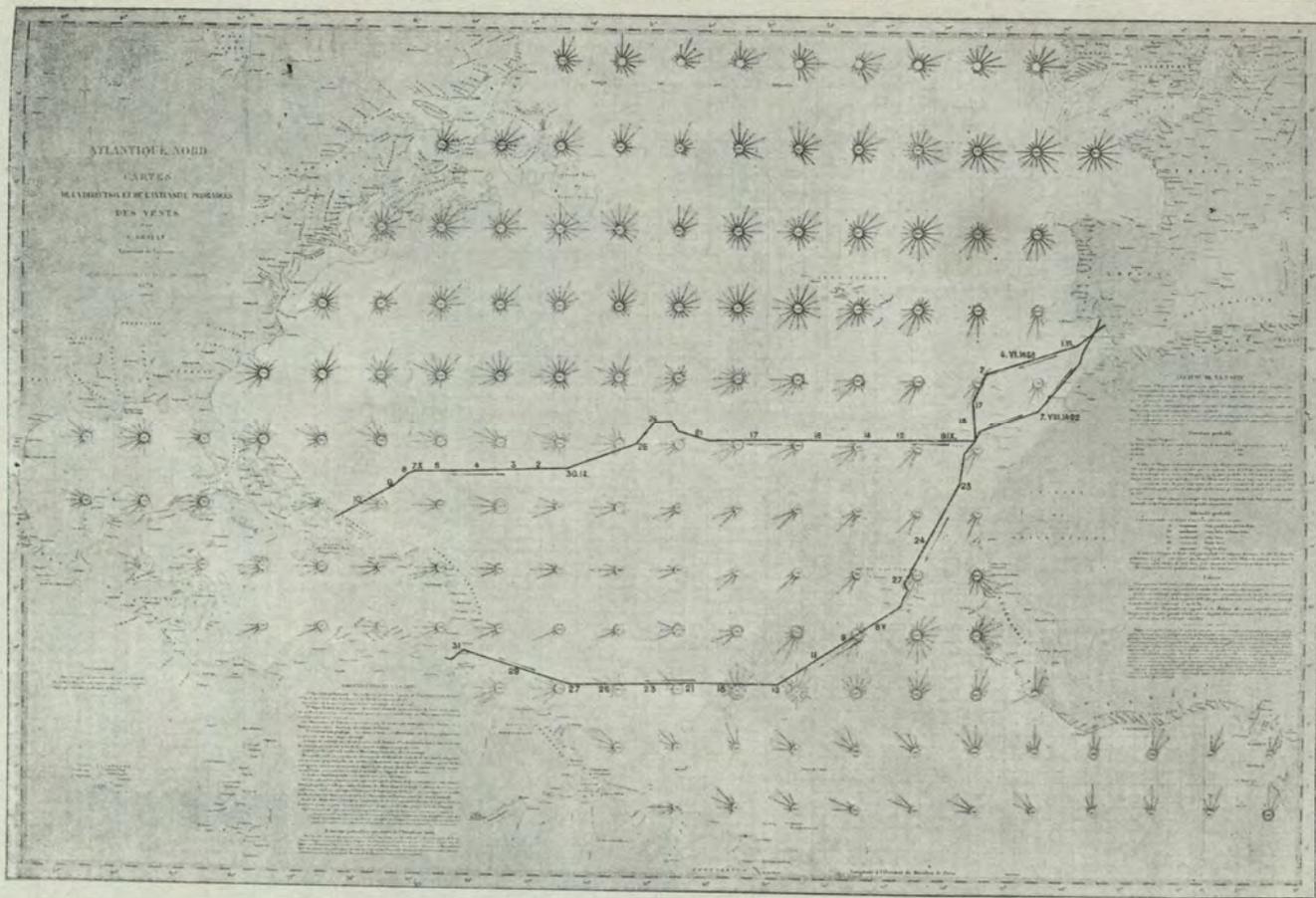
Les alizés du NE. et du SE. sont séparés par la zone des calmes équatoriaux, dus au mouvement ascendant de la masse atmosphérique échauffée. L'oscillation de cette zone suit tout naturellement le



Planisphère des vents océaniques en juillet.

mouvement du soleil sur l'Ecliptique, de sorte que la limite de séparation des alizés Nord et des alizés Sud oscille de part et d'autre d'une position moyenne, très proche de l'équateur. Elle est cependant située dans l'hémisphère Nord, celui-ci étant essentiellement continental, comme l'hémisphère Sud est par contre essentiellement océanique, les terres plus chaudes que les mers assureront au premier un surcroît de chaleur.

Nous donnons ci-après un tableau pratique et approximatif des limites des alizés de l'Océan Atlantique, les seuls qui nous intéressent actuellement.



Reproduction de la carte des vents de Brault pour juillet, août et septembre avec le tracé des itinéraires aller de la 1^{re} et de la 3^e expéditions.

Limite Nord des alizés de NE.	Octobre à Avril, une ligne tirée des Canaries à la Havane.
	Avril à Octobre, une ligne tirée de Madère à la Havane.
Limite Sud des alizés de NE.	Janvier-Février-Mars : 2° latitude Nord
	Avril-Mai-Juin. 4° — —
	Juillet-Août-Septemb. 11° — —
	Oct.-Novemb.-Déc. 6° — —
Largeur des calmes équatoriaux	Janvier-Février-Mars 120 milles
	Avril-Mai-Juin. 180 —
	Juillet-Août-Septembre 500 —
	Oct.-Novemb.-Déc. 200 —
Limite Nord des alizés de SE.	Janvier-Février-Mars. l'équateur
	Avril-Mai-Juin. 1° latitude Nord
	Juillet-Août-Septembre. 3° — —
	Oct.-Novemb.-Déc. 3° — —
Limite Sud des alizés de SE.	Une ligne tirée du Cap de Bonne Espérance aux îles Trinidad et Martin Vast.

Les navigateurs du xv^e siècle d'avant 1493 qui, tous issus de l'École du prince Henri de Portugal, fréquentaient comme explorateurs, ou comme successeurs de ceux-ci, la côte occidentale d'Afrique, savaient que sur la côte du Portugal ils avaient la plus grande chance de trouver des vents de NE. en été et des vents de SW. en hiver ; que depuis la latitude de Madère jusqu'au Cap Blanc, les vents dominants venaient des régions Nord ; qu'ils étaient variables, avec prédominance de vents du Nord au Sud en passant par l'Ouest, depuis le 20° de latitude Nord jusqu'au 10° de latitude Nord, et enfin que depuis cette latitude jusqu'aux limites alors connues du continent africain, on trouvait des vents de force et de direction à peu près régulières du Sud au SE.

Les vents permanents de SE. en tant que côtiers d'Afrique étaient donc connus ; ce serait une exagération et une erreur de dire que

les vents alizés, dans leur ensemble, furent découverts par Christophe Colomb. Cependant, ce fut lui qui utilisa le premier les alizés de NE. du grand large, et trouva la route des voiliers qui permit à ceux-ci, pendant les siècles suivants, de se rendre sûrement et presque avec un horaire prévu, de l'ancien au nouveau continent.

En choisissant le 28° de latitude pour se diriger vers l'Ouest, Colomb agit-il au hasard, avec cette intuition que la Providence, pour arriver à ses fins, accorde aux hommes de génie, ou trouvons-nous encore là une preuve nouvelle de l'intelligente et minutieuse préparation qui présida à toute cette expédition ? Il est fort probable qu'il y eut un peu des deux.

Les Canaries, qu'il gagna directement, étaient facilement atteintes grâce à la prédominance des vents du Nord, et constituaient une escale avancée, prudente pour le ravitaillement en vivres et en eau ; nous savons qu'elle fut même indispensable pour la réparation et la mise en état des navires. D'autre part, les vents alizés de NE., quoique encore irréguliers dans cette région, s'amorçaient sur les îles Canaries, et il était tout naturel que Colomb profitât de ces circonstances habituelles et favorables pour le début de sa traversée de l'inconnu.

Cependant, il est curieux de constater qu'il choisit comme ligne de direction vers l'Ouest le 28° de latitude Nord ; qu'à mi-chemin, il inclina un peu vers le Sud et suivit ainsi, depuis le point de partance jusqu'au point d'arrivée, une route dans le champ d'action des alizés, un peu au Sud de leur limite Nord et parallèle à celle-ci.

Au début du XIX^e siècle, le célèbre hydrographe américain Maury établit le premier, d'après des milliers de rapports de capitaines, des cartes permettant de fournir aux navigateurs la probabilité des vents dans tel ou tel parage. Le lieutenant de vaisseau Brault, en 1874, réédita, en les complétant, les cartes de Maury. Dans ces cartes, la surface des mers est divisée en carrés de 5° en 5° de latitude et de longitude. Un cercle intérieur, toujours le même, contient le

nombre des observations ; un cercle concentrique, parfois absent, permet de connaître la probabilité des calmes. Des segments de droites, extérieures à ces cercles et émanant du centre, indiquent la direction du vent probable et chaque segment est divisé en plusieurs parties, teintées différemment selon la force du vent.

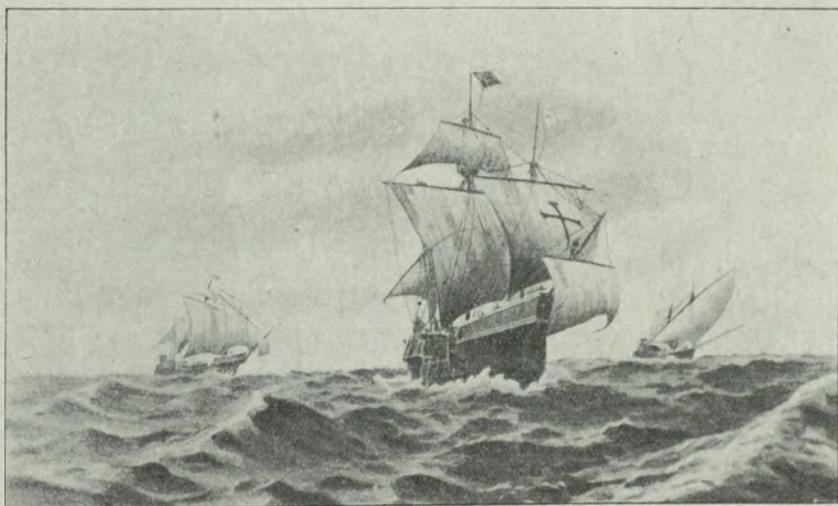
Nous nous sommes amusé à tracer sur une de ces cartes de Brault le trajet de la *Santa Maria* en choisissant, bien entendu, celle qui coïncidait avec les mois pendant lesquels s'effectua la traversée.

Cette précaution était d'autant plus utile que le premier voyage de Christophe Colomb se fit en septembre et au début d'octobre, période de transition troublée par le changement de saison, surtout au point de départ comme au point d'arrivée et à la limite Nord des alizés. Suivre dans ces conditions le voyage du grand navigateur en portant les yeux de la carte de Brault à son journal, même atrophié par Las Casas et anémié par les traducteurs, est une occupation passionnante qui prouve à la fois la valeur des cartes des vents de 1874 et l'exactitude des détails consignés sur le livre de bord de 1492 (voir page 135).

On ne trouvera nulle part de description schématique plus exacte et plus parlante d'une navigation dans cette région : en voici le résumé.

Le jeudi 6 septembre 1492, les caravelles appareillent de La Gomera. Ce jour-là et le 7, elles sont accalminées entre La Gomera et Tenerife. Le 8, à 3 heures du matin, le vent de NE. commence à s'élever ; le cap est mis à l'Ouest, mais une assez grosse houle venant de cette direction empêche de faire une vitesse en proportion de la force du vent. Du 9 au 19, on est en plein dans le régime des alizés, avec vent régulier permanent ; l'Amiral répète « *que l'air fut extrêmement tempéré, que le temps était comme au mois d'avril en Andalousie, qu'on éprouvait un vrai plaisir à jouir de la beauté des matinées et qu'il n'y manquait que le chant des rossignols* ». Il ajoute que « *souvent la mer est aussi tranquille et aussi calme que dans le fleuve de Séville* ». Les moyennes journalières sont de 90 milles environ,

mais cependant, le 16 septembre, 165 milles sont couverts. Le 19, on fit peu de route parce qu'il y eut du calme ; le 20 et le 21 encore du calme, avec quelques brises folles de directions différentes qui ne permirent de faire que du W. NW. et même du Nord demi-quart NW. Le 22, le vent s'établit nettement contraire et si nous examinons la carte de Brault, nous voyons en effet qu'à ce point exact, la possibilité de vents du SW. atteignant en force la « jolie



Les Caravelles dans les vents alizés, d'après un tableau de Warren-Sheppard.

brise » et même la « forte brise », est prévue. L'Amiral à ce sujet dit : « *ce vent contraire me fut fort nécessaire parce que les gens de mon équipage étaient en grande fermentation, pensant que dans ces mers il ne soufflait pas de vent pour retourner en Espagne* ».

Les caravelles, à ce moment, ayant remonté vers le Nord, sont à l'extrême limite des vents alizés et en sortent quelque peu. Le 23, le vent ne permet guère de faire route qu'au NW. et même au N. q. NW. ; cependant, il a tendance à changer et le cap peut quelquefois être repris à l'Ouest.

L'équipage recommence à murmurer, disant que puisque les vents contraires ne dureraient pas, ce qui était prouvé par l'absence de grosse mer dans ces parages, il n'y aurait jamais de vent permettant de retourner en Espagne. « *Mais bientôt, écrit l'Amiral, la mer s'éleva sans que le vent soufflât et devint si grosse que tous en étaient étonnés. Ainsi la grosse mer me fut très nécessaire, ce qui n'était pas encore arrivé, si ce n'est du temps des Juifs quand les Egyptiens partirent d'Égypte à la poursuite de Moïse qui délivrait les Hébreux de l'esclavage.* »

Ce passage mérite d'arrêter notre attention pendant quelques instants. L'équipage a peur parce que les vents soufflent toujours de la même direction et qu'il n'y a aucun signe permettant de supposer qu'ils puissent venir avec quelque permanence d'une direction différente ; cette appréhension est, ma foi, assez compréhensible, elle prouve seulement que les compagnons de Christophe Colomb n'avaient aucune notion antérieure sur les vents alizés. L'Amiral, lui, ne s'en inquiète pas, il devinait sans doute qu'en remontant vers le Nord, il retrouverait les vents variables de l'Atlantique européen.

Il est intéressant de remarquer que la douceur et la régularité des vents alizés et le temps merveilleux qui les accompagne toujours contribuèrent fortement à soutenir le moral des matelots pendant la première partie de la traversée, chassant mieux que tous les raisonnements l'effroi des légendes ; mais la mariée était trop belle ! l'exagération et la constance du phénomène météorologique finirent par engendrer la crainte. Ce fut certes là une des causes principales, sinon la seule qui occasionna à bord, des troubles sur lesquels nous devons revenir.

Dans ces conditions l'Amiral devait éprouver une grande satisfaction à voir s'élever « *une mer si grosse que tous en étaient étonnés* », mais il a soin d'ajouter que c'est bien exceptionnellement qu'il s'en réjouit, se montrant une fois de plus un vrai marin : un terrien ou

un « bluffeur » écrivant son journal n'eût pas fait cet aveu et eût plutôt insisté avec emphase sur la hauteur des vagues et les difficultés surmontées, tout en affectant de s'en soucier fort peu. Le vrai marin accepte le mauvais temps, lutte contre lui, mais ne l'aime jamais et ne craint pas de le dire.

La grosse houle en question, se manifestant subitement dans le sens opposé au vent régnant, n'est point chose rare, et dans toutes les régions du globe, précède souvent un coup de vent provenant de même direction. Dans le cas actuel, cette houle venait d'un ouragan ou cyclone éloigné, qui passa sans autre manifestation loin de la route des caravelles, comme il arrive parfois, surtout dans cette région rapprochée des berceaux de ces formations tourbillonnaires.

Le 24 septembre, le NE. souffla de nouveau et quelques centaines de milles au SW. parcourus à la recherche d'une illusion de terre enfoncèrent davantage les navires dans le cœur des alizés ; aussi, malgré du calme pendant les trois derniers jours de septembre, la route se fit rapidement à l'Ouest jusqu'au 7 octobre, puis au W. SW. jusqu'au 12 du même mois, et les navigateurs enregistrèrent une succession de journées couvrant de 180 à 199 milles.

Ainsi, Christophe Colomb, en effectuant une belle traversée qui devait aboutir à la découverte du Nouveau Monde, trouvait en même temps pour s'y rendre la route la plus sûre et la plus rapide.

Le groumage.

Dans le résumé qui précède, nous venons de voir qu'il y eut des troubles à bord, troubles engendrés en grande partie par la crainte de ne pas trouver de vents favorables pour le retour. A cette raison, on peut joindre la longueur du trajet, le fait que la limite probable fixée par Colomb, au départ, pour la traversée totale, fut dépassée, et peut-être même la monotonie d'une navigation trop facile, outre les déceptions occasionnées par des illusions de terres répétées.

Ces troubles furent-ils très graves, atteignant les proportions d'une révolte, ou se bornèrent-ils à des murmures, à cet état d'esprit particulier aux matelots de tous les temps et décrits dans la marine sous le nom de « groumage » ?

Notons en passant, et c'est une chose assez amusante à relever, que cette expression essentiellement maritime de groumage date probablement de l'époque du grand navigateur. On désignait sous le nom de grumète les novices embarqués ; or, ces jeunes gens, bruyants, bavards, rouspéteurs pour se servir d'un jargon similaire de l'armée, querelleurs et querellés, ont pu donner naissance à l'expression courante entre matelots de : « tu n'as pas fini de grumeter », d'où le verbe groumer. Nous offrons cette étymologie pour ce qu'elle vaut et sous toutes réserves, en remarquant seulement que groumer et groumage ne se trouvent dans aucun dictionnaire français, que ces mots ne sont pas utilisés dans l'argot habituel terrien, mais qu'ils sont absolument courants dans le vocabulaire maritime. Tous ceux qui naviguent savent que le fait de groumer est un état psychologique du marin, qui peut être l'avant-coureur de désordres graves, mais qui, si les chefs agissent avec tact, devient une sorte de soupape de sûreté, se limitant à des gestes et à des paroles de mauvaise humeur, quelquefois à des réclamations, créant une atmosphère pénible, mais n'empêchant ni le travail ni l'exécution du devoir. La gaieté, comme le beau temps après la tempête, succède au groumage, et nous connaissons des matelots, parmi les meilleurs, pour qui groumer de temps en temps est aussi nécessaire que de fumer ou de chiquer.

Nous croyons volontiers que, sur la *Santa Maria*, tout se limita à un fort groumage, car C. Colomb insista peu sur ces faits dans son journal de bord et Las Casas se contenta, en dehors de ce que nous avons rapporté pour les journées du 22 et 23 septembre, d'écrire le 10 octobre : « Ici, les gens de l'équipage se plaignaient de la longueur du voyage et ne voulaient pas aller plus loin. Mais



Christophe Colomb pendant la révolte de son équipage, par Gustave Alaux.
(Cliché Vizzavona.)

l'Amiral les ranima du mieux qu'il put en leur donnant bonne espérance des profits qu'ils pourraient faire. Et il ajouta qu'au reste leurs plaintes ne leur serviraient à rien parce qu'il était venu pour se rendre aux Indes et qu'il entendait poursuivre son voyage jusqu'à ce qu'il les trouvât avec l'aide du Seigneur. »

D'autre part, à la date du 14 février, pendant la tempête du retour, l'Amiral dit « *que Dieu l'avait délivré à l'aller, lorsqu'il avait tant de motifs de crainte dans les souffrances et les tourments que lui avaient fait éprouver ses matelots et son équipage, qui tous étaient résolus d'un commun accord à s'en retourner et voulaient se révolter contre lui, s'oubliant même jusqu'aux menaces* »... Mais, peut-être, ne fait-il allusion qu'à l'ensemble des incidents de détail ayant surgi au cours de toute la traversée, et dont, très susceptible, il s'affecta à l'excès.

La journée la plus scabreuse semble avoir été celle du 10 octobre et les détracteurs les plus acharnés et les plus violents de Christophe Colomb, s'appuyant sur les vagues ragots de témoins, exhumés lors d'un procès de succession qui eut lieu des années plus tard et pris d'ailleurs, pour la plupart, parmi l'équipage qui participa à la félonie de Martin Alonso Pinzon, prétendent que cette révolte ne fut apaisée que par l'intervention — en paroles — du capitaine de la *Pinta*, toujours mis en opposition avec l'Amiral. La scène qu'ils déduisent de ces témoignages enlève toute espèce de valeur à cette supposition ; elle est si invraisemblable qu'elle ne mériterait qu'un haussement d'épaules, sans le côté tristement burlesque, voire même pénible, de ce procédé de dénigrement.

Tout l'équipage est en pleine révolte ; l'Amiral est seul à se défendre contre lui ; avertis, on ne sait comment, les deux autres navires se rapprochent et Colomb tranquillement, enflant la voix, entame une petite conversation avec le capitaine de la *Pinta* ; puis il passe de l'autre bord et cause avec celui de la *Niña*. Enfin, il revient à la *Pinta* et reprend l'entretien avec Martin Alonso. Celui-ci profère alors des

menaces, sur un ton qualifié par l'auteur de cette farce « d'ironique et plaisant », mais dont l'ensemble nous apparaît comme les rodomontades et les vantardises de ce genre de méridionaux, existant dans n'importe quel pays.

Aussitôt tout rentre dans l'ordre !

Pour notre part, nous ne voyons pas très bien un chef, seul contre tout son équipage, bavardant tantôt à droite, tantôt à gauche, avec les navires voisins, pas plus que ces matelots mutinés assistant sagement et patiemment à cette conversation. Ces propos sont échangés sans ménager les détails, en pleine mer, par bonne brise, puisque le journal de bord porte que l'on fila ce jour-là « *dix milles par heure, par moments douze milles, et d'autres fois sept* » !

Il nous est arrivé fréquemment d'avoir à parler d'un navire à un autre, notamment pendant la guerre, sur des vapeurs où les équipages, aussi disciplinés qu'habiles, tenaient la route avec le plus grand soin. Nous croyons que ceux qui se sont trouvés dans ces conditions, cependant favorables, reconnaîtront avec nous que supposer une conversation à trois, par belle brise, sur des voiliers dont l'équipage de l'un est en pleine mutinerie, est une... fantaisie, pour ne pas nous servir d'un mot grossier. Tout au plus, admettrions-nous, pour être conciliant, que le soir, au moment du passage à poupe habituel, lors du « rendez compte », une allusion ait pu être faite au groumage en cours, et quelque très bref et violent propos proféré.

En supposant même que l'acrobatie imaginée se soit effectuée, ou que l'intervention de Martin Alonso Pinzon ait eu lieu par un autre procédé, nous resterions sceptique sur son efficacité. Un mécontent et un vaniteux de son espèce, détracteur de son chef, méprisant son devoir au point de devenir un insoumis, comme nous le verrons dans la suite, n'est jamais estimé des hommes ; il peut susciter des révoltes, il n'est pas fait pour les apaiser.

L'épopée de Christophe Colomb devait inspirer l'enthousiasme généreux du poète :

« Trois jours, leur dit Colomb, et je vous donne un monde ! »
« Et son doigt le montrait, et son œil, pour le voir, »
« Perçait de l'horizon l'immensité profonde. »

C'est en effet 48 heures plus tard que la terre fut aperçue. Mais rien ne prouve que cette transaction fut conclue entre Colomb et son équipage. Casimir Delavigne était cependant près de la vérité, sans le savoir, l'aventure étant arrivée à un autre explorateur, Barthélémy Diaz, qui, dans un voyage précédant celui de sa découverte du cap des Tempêtes, en 1497, demanda effectivement à son équipage révolté de lui accorder trois jours pour voir la côte d'Afrique remonter au Nord. Hélas ! les explorations ne présentent pas toujours les solutions rêvées par la littérature ; au bout de ce temps la côte descendant toujours vers le Sud, le navigateur Portugais dut virer de bord et revenir (1).

La Terre !

Il était naturel que la préoccupation constante de tous, à bord des caravelles, fût de voir la terre. C'était le but même de l'expédition et de plus, la reine Isabelle, avant le départ, avait promis à celui qui l'apercevrait le premier une rente de 10.000 maravédis prélevées sur les boucheries de Séville, soit 8.000 francs environ, ce qui était considérable pour l'époque.

Par instructions écrites à ses capitaines le 6 septembre, Colomb avait fixé à sept cent lieues la distance à partir de laquelle la flottille devait ralentir pendant la nuit et la veille s'effectuer avec un soin particulier. Ceci suffirait à affirmer, malgré les assertions de H. Vignaud et autres, qu'il ne s'inquiétait pas beaucoup des îles supposées.

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 125, a donc tort de plaisanter cette « légende poétique ».

Cependant, il ne pouvait les négliger, car tout le monde en parlait, et il admettait évidemment la possibilité de leur existence.

Aussi, dès le départ des Canaries, on commença à chercher la terre. Colomb dit lui-même : « *Des Espagnols honorables, habitans de l'île de Fer, assuraient que chaque année ils apercevaient une terre à l'Ouest des Canaries, que d'autres habitans de la Gomera affirmaient aussi la même chose avec serment. Il dit également qu'il se rappelle qu'étant au Portugal en 1484 un particulier de l'île Madère vint trouver le Roi pour lui demander une caravelle, afin de se rendre à cette terre qu'il voyait chaque année toujours dans la même position et aussi qu'il se souvint qu'on répétait la même chose dans les îles Açores et que tous ces témoignages s'accordaient sur la direction, les signes et la grandeur.* » Pedro de Médina, dans son voyage Grandezas de España, remarque avec Viera, en parlant de Madère, que ces terres ne purent jamais être trouvées, malgré les expéditions tentées, mais que de la certitude de leur existence vint l'usage de représenter, dans les cartes qu'on traçait, quelques îles nouvelles dans nos mers, spécialement la Antilia et San Borondon.

La *Santa Maria* et ses compagnes ne virent pas ces îles, et pour cause, mais à partir du moment où elles pénétrèrent dans la mer des Sargasses, la hantise de la proximité de la terre s'affirma. Colomb seul résista au début et malgré tous ceux qui l'entouraient, Pinzon comme les autres, fidèle à son idée directrice, écrivit : « *Je calcule que la terre ferme est plus loin.* » Sa conviction, cependant, commença dès le lendemain à être ébranlée par des indices qui paraissaient indiscutables, tels que les herbes en quantité paraissant détachées fraîchement de la terre et le crabe en vie, qu'il conserva et qui lui fit dire, non sans un semblant de raison, que jamais on ne trouve de ces animaux à 80 lieues de terre. Nous savons que ces observations sont de celles qui ont permis à MM. Joubin, Germain et Le Danois d'établir leur théorie sur la corrélation, avec l'Atlantide, de la mer

des Sargasses, Colomb est donc bien excusable d'avoir « senti » le continent englouti sur lequel il passait.

Le 19, avisé et prudent, l'Amiral sonde et s'étonne de trouver « pas de fond » avec 200 brasses filées. La veille, Martin Alonso, le fameux « remarquable marin », brouillon, impatient et plus emballé dans l'erreur que les autres, « *prend les devants avec sa caravelle qui est bon voilier parce qu'il espère voir la terre cette nuit même, ayant aperçu une grande multitude d'oiseaux vers le couchant* ».

Comme il est inadmissible que Martin Alonso puisse se tromper complètement, le chroniqueur acharné, mais un peu léger, qui insiste sur cette fugue ajoute, « ces terres sont des brisants qui ne furent découverts qu'en 1802 ». Malheureusement, il ignore que depuis déjà de longues années ces brisants, portés en effet sur les cartes à la date qu'il indique, ont été reconnus inexistants et ont été supprimés, depuis presque un siècle, des cartes françaises et anglaises qui les ont remplacés par l'indication de « 5.150 mètres, fond de vase à globigérine », et depuis 1860 des cartes espagnoles qui furent les dernières à les conserver (1).

L'idée de terre est désormais tellement entrée dans les cerveaux que tout, de la brume sans vent, une baleine, des oiseaux connus, mal connus ou inconnus, seront prétexte à l'enfoncer davantage.

Colomb y croit aussi, ou veut bien faire semblant d'y croire : « *mais quoique persuadé qu'au Sud et au Nord il y avait des îles, il ne s'arrêta pas à louvoyer parce qu'il avait la volonté de poursuivre sa route jusqu'aux Indes. — Le temps est bon, dit-il, et s'il plaît à Dieu tout se verra au retour.* »

Le 25 septembre, profitant du calme, Colomb se rendait sur la *Pinta* et « *s'entretenait avec Martin Alonso Pinzon au sujet d'une carte qu'il avait envoyée depuis trois jours à ce dernier, à sa caravelle, et sur laquelle il paraît qu'il avait représenté certaines îles dans cette mer...* ».

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 122 et *Carte Atlantique Nord*, Service Hydrographique de la Marine, 13, rue de l'Université, Paris.

Était-ce la carte de Toscanelli, était-ce celle retrouvée par M. de la Roncière ? Cette dernière ne porte pas trace de ces terres et Humboldt nie que ce soit la première, car la route adoptée eût été sur le parallèle de Lisbonne et non pas sur la latitude de Gomère. Y avait-il donc une troisième carte ? C'est possible, et peut-être y en avait-il encore beaucoup d'autres.

Quoi qu'il en soit, plus tard, dans la journée, l'Amiral « *lui dit de lui renvoyer la dite carte et après que Pinzon la lui eut jetée avec une corde, il se mit à la pointer avec son pilote et quelques-uns de ses marins* ».

Pour empêcher Pinzon d'envoyer la précieuse carte avec une embarcation, il avait fallu évidemment que le vent ait succédé au calme ; elle ne fut certes pas, comme dit le traducteur, « jetée avec une corde » — opération malaisée et risquée — mais transmise par un moyen dont nous nous sommes fréquemment servi dans le Nord, pendant la guerre, pour faire parvenir aux patrouilleurs britanniques qui nous étaient confiés des plis ou le courrier : les documents étaient soigneusement enfermés dans une boîte étanche, qui, par notre arrière, était filée au bout d'une ligne et que gaffait le patrouilleur auquel elle était destinée. Ce procédé est vieux comme la navigation elle-même et donne le maximum de sécurité et de facilité.

Ce même jour, « *quand le soleil fut couché, Martin Alonso monta à la poupe de son navire et avec de violentes démonstrations de joie, il appela l'Amiral, lui criant bonne nouvelle, et lui disant de partager son allégresse parce qu'il voyait la terre. Lorsque l'Amiral lui entendit répéter cette nouvelle d'un ton affirmatif, il dit lui-même qu'il se jeta à genoux pour remercier le Seigneur. Martin Alonso chantait le « Gloria in Excelsis Deo » avec son équipage ; celui de l'Amiral en fit autant, et les gens de la Niña montèrent tous sur le mât de hune et dans les cordages, et tous assurèrent que c'était la terre. L'Amiral partagea leur opinion et crut qu'on en était à vingt-cinq lieues : tous jusqu'à la nuit affirmèrent que c'était la terre. L'Amiral donna l'ordre de quitter la route suivie qui était à l'Ouest et de prendre la direction du Sud-Ouest, direction dans*

laquelle la terre avait paru ». Ce ne fut que le lendemain 26 septembre dans la soirée « *qu'on reconnut que ce qu'on avait supposé être la terre ne l'était pas, et que ce n'était que le ciel* ».

En citant ce passage, nous n'avons pas voulu, adoptant les errements des ennemis de Colomb, insister sur une nouvelle faute du fameux Martin Alonso Pinzon, mais montrer combien facilement, — lorsque l'esprit est tendu vers un but — l'auto-suggestion collective peut agir avec force. Sur trois navires où se trouvent des marins et des navigateurs incontestablement expérimentés, observateurs de la nature d'autant meilleurs, qu'à cette époque les yeux et le raisonnement devaient suppléer à la pénurie instrumentale, il suffit de l'affirmation d'un seul pour que tous soient prêts à jurer qu'ils voient la terre et il faut 24 heures de route stérile pour reconnaître qu'il ne s'agit que d'un nuage. Loin de nous l'idée de critiquer, nous savons par expérience combien l'illusion peut être trompeuse. Que de fois, dans des régions où règne encore l'inconnu, semblable chose ne nous est-elle pas arrivée ? Ce fut au point que nous avions fini par verser dans l'excès contraire et nier à *priori* toute apparence de terre qui nous était signalée ! Que de fois aussi, dans des mers très connues, n'a-t-on pas affirmé la proximité d'une terre attendue, alors qu'il ne s'agissait que d'un nuage ? Qui n'a dit ou entendu dire : « Si on ne savait pertinemment qu'il n'y a rien dans cette région du globe, on jurerait que la terre est là ? »

Nous nous souvenons d'une matinée où, stoppés en plein Atlantique par calme et longue houle à quelque 500 milles au large des côtes d'Ecosse, attendant le grand jour pour reprendre des travaux océanographiques, un de nos plus anciens et avisés matelots est venu nous réveiller pour nous signaler des brisants devant ; nous les avons tous vus, quoique sachant parfaitement qu'ils ne pouvaient exister ; il a fallu pour dissiper cette vision, due à une sorte de mirage avec brume basse, que nous avancions *prudemment à petite vitesse* dans la direction indiquée.

Le 3 octobre, Las Casas nous dit que « *l'Amiral croyait avoir laissé derrière lui les îles qui se trouvaient figurées sur sa carte, mais qu'il n'avait pas voulu courir des bordées, la semaine passée, malgré tous les signes de terre, parce que son but était de se rendre aux Indes et que perdre son temps en route eût été manquer de prudence et de jugement* » ; on continua donc à l'Ouest, mais le 6 octobre « Martin Alonso voulut que l'on naviguât à l'W. quart SW. pour découvrir des îles ; il fit cette réflexion (1), que les caravelles naviguaient entre les terres », ce qui, la suite l'a montré, était une grosse et nouvelle erreur. L'Amiral répéta qu'il valait mieux aller d'abord à la terre ferme et revenir ensuite aux îles.

Le 7 octobre, au lever du soleil, la *Niña*, qui était devant, arbora un pavillon au mât de hune et fit une décharge, moyens convenus pour signaler la terre. Cependant, l'équipage ne la voyait pas encore, « *mais seulement une multitude d'oiseaux qui volaient du N. au SW., ce qui pouvait faire croire qu'ils allaient passer la nuit à terre ou fuyaient peut-être l'hiver qui ne devait pas être éloigné dans les pays qu'ils quittaient* ».

Les oiseaux jouaient un très grand rôle dans les signes de l'approche de la terre et « *l'Amiral savait que les Portugais durent à l'observation du vol des oiseaux la découverte de la plupart des îles qui sont en leur possession* ». Peut-être, savait-il aussi que les oiseaux constituèrent un procédé de navigation usité par les Vikings. On raconte en effet qu'au ^ve siècle, Grim Kamban, fuyant la Norvège tombée sous la tyrannie de Harald Haarfager, s'avançant vers l'Ouest, naviguait avec un panier rempli de corbeaux. Il lâchait un de ces oiseaux de temps à autre. Si le volatile partait vers l'arrière, la terre la plus rapprochée était celle que l'on venait de quitter ; s'il s'élevait dans le ciel, hésitait, puis revenait à bord, on était éloigné de tout ; si enfin il partait droit devant lui, il n'y avait qu'à suivre la direction qu'il

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 128.

prenait et on trouvait une terre. L'Islande aurait été découverte ainsi.

Quoi qu'il en soit, à ce moment, Christophe Colomb, cédant enfin aux instances de Martin Alonso, consent, « *un peu plus d'une heure avant le coucher du soleil* », peut-être pour avoir la paix, à donner le cap au WSW.

Il ne fit en cela que devancer Dumont d'Urville qui écrit : « Il est d'ailleurs certaines occasions où je crois qu'un chef doit sacrifier ses propres opinions au vœu général, même au risque des plus grands malheurs. »

L'apôtre de Pinzon et le dénigreur de Colomb, parlant de ce changement de route, s'écrie « *qu'un fait considérable* » se produisit ainsi (1). Le qualificatif de considérable n'a rien d'exagéré, mais dans le cas particulier nous préférerions celui de déplorable. Même sans être un navigateur de profession, il suffit, en effet, de regarder une carte pour se rendre compte que si Martin Alonso avait « laissé la paix » à son chef et que l'Amiral ait continué, comme il le voulait, sa route primitive à l'Ouest, il avait de bien grandes chances pour tomber, non pas sur une petite île des Antilles, mais sur la Floride, et découvrir le continent du premier coup ; il n'avait que 250 milles de plus à parcourir, soit 50 heures de navigation à 5 nœuds.

Les événements vont maintenant se précipiter. Le 11 octobre, on vit des damiers et un jonc vert tout près du navire amiral. L'équipage de la *Pinta* aperçut un roseau et un bâton, et on pêcha un autre bâton qui paraissait travaillé avec du fer, un morceau de roseau, une herbe de terre et une petite planche. Les gens de la *Niña* virent d'autres signes de terre et un « *petit bâton chargé de sapinettes* ».

Devant l'accumulation de ces symptômes, la veille devint de plus en plus sérieuse.

Cependant, revenant à son idée première, Colomb, après la chute

(1) Marius André, *loc. cit.*, page 127.

du jour, ordonna de reprendre la route directement à l'Ouest, et nous ne pouvons mieux faire que de laisser la parole à Las Casas.

« On fit douze milles par heure et jusqu'à deux heures après minuit on fila quatre-vingt-dix milles qui font vingt-deux lieues et demie. Et comme le navire la Pinta était meilleur voilier et allait devant l'Amiral, il aperçut la terre et fit les signes que celui-ci avait ordonnés. Un marin nommé Rodrigo de Triana fut le premier qui vit cette terre, car si l'Amiral étant à dix heures du soir sur le gaillard de poupe, vit bien une lumière,



Le premier débarquement sur le Nouveau-Monde,
gravure de de Bry.

ce fut au travers d'une masse si obscure qu'il ne voulut pas affirmer que ce fût la terre. Il appela néanmoins Pedro Gutierrez, tapissier du Roi, et lui dit que ce qu'il voyait lui paraissait être une lumière, qu'il regarda à son tour. C'est ce que celui-ci fit, et il vit une lumière. L'Amiral en dit autant à Rodrigo Sanchez de Ségovie, que le Roi et la Reine avait envoyé sur la flotte en qualité de contrôleur. Ce dernier ne vit pas la dite lumière, parce qu'il n'était pas dans une position d'où il pût rien voir. Après l'avertissement de l'Amiral on la vit une fois ou deux ; c'était

comme une chandelle dont la lumière montait et baissait, ce qui eût été pour peu de personnes un indice de proximité de terre, mais l'Amiral regarda comme certain qu'il en était près. Aussi, quand on dit le « Salve » que les marins, qui se réunissaient tous à cet effet, ont coutume de réciter et de chanter à leur manière, l'Amiral les avertit et les pria de faire bonne garde au gaillard de poupe, et de bien regarder du côté de la terre, et leur promit de donner un pourpoint de soie à celui qui dirait le premier qu'il la voit, et cela sans préjudice des autres récompenses promises par le Roi et la Reine à celui qui la verrait le premier ; ces récompenses consistaient spécialement en dix mille maravédís de rente.

Enfin, à deux heures après minuit, la terre parut ; elle n'était plus qu'à deux lieues. On jeta toutes les voiles, ne laissant que la treou, qui est la grand voile sans bonnettes et on mit en panne pour attendre jusqu'au jour du vendredi » ! On arriva ainsi le lendemain à une petite île, où Christophe Colomb se rendit dans une barque armée avec Martin Alonso et Vicente Yanez Pinzon, capitaines des autres caravelles. Il avait lui-même en main la bannière royale et les deux autres, les bannières à croix verte surmontées d'une couronne et encadrées des lettres F et Y, initiales de Ferdinand et d'Isabelle. Rodrigo Descovedo, écrivain de toute la flotte, et Rodrigo Sanchez de Ségovie les accompagnaient. L'Amiral leur dit, devant les naturels accourus en grand nombre, « qu'il les appelait en foi et en témoignage de ce que par devant eux tous il prenait possession de la dite île, comme de fait il prit possession au nom du Roi et de la Reine leurs seigneurs, faisait les protestations que de droit, suivant le détail contenu dans les actes qui se dressèrent là par écrit ».

C'est ainsi que le Nouveau Monde fut découvert par Christophe Colomb entre le 11 et le 12 octobre 1492.

Est-ce l'Amiral lui-même qui fut le premier à voir la terre ? ou est-ce Rodrigo de Triana ?

De nombreuses discussions surgirent à ce propos ; nous ignorons si le pourpoint de soie fut donné au matelot de la *Pinta*, mais en tous

cas la rente de 10.000 maravédís revint à Colomb qui la transféra à Béatrix de Arana, la mère de son fils Fernando. On prétend que Rodrigo de Triana, furieux qu'on ait contesté sa priorité, passa en Afrique au retour de l'expédition et se fit musulman. H. Harrisse suppose que cet homme était peut-être un Maure rallié au christianisme et que le très religieux Amiral ne voulut pas que ces terres nouvelles aient été officiellement vues pour la première fois par un converti !

Christophe Colomb donna à cette île le nom de San Salvador et nous apprit que les Indiens l'appelaient Guanahani.

H. Harrisse, qui a fouillé tout ce qui concernait Colomb, et volontiers agrmente sa documentation si sérieuse d'un peu de gaieté, rapporte qu'il a retrouvé dans une communication du *Bulletin de la Real Acad. de la Historia*, tome XIX, année 1891, page 361, l'explication suivante. Des Juifs auraient fait partie de l'équipage de la *Santa Maria*. Deux d'entre eux étaient appuyés sur le bastingage quand la terre apparut et l'un dit à l'autre en hébreu : « *Ii* (tiens, la terre), *Waana ?* (où cela), répond l'autre ; *Hen i ?* (tu ne vois pas la terre ?) », reprit le premier. Un matelot surprenant cette conversation comprit *Waana-hen-I* et répéta à ses camarades que la terre en vue devait s'appeler ainsi puisque les deux Juifs se la désignaient par ce nom, devenu Guanahani. Henry Harrisse ajoute avec humour qu'il y a donc beaucoup de chance pour que les dix tribus d'Israël perdues soient retrouvées aux Lucayes, où les habitants parlent hébreu.

La découverte du Nouveau Monde.

Les géographes et les historiens ont longuement discuté et discutent encore pour savoir à laquelle des îles Bahama atterrit Christophe Colomb.

L'imperfection des moyens employés à son époque pour mesurer la vitesse et aussi la variation de l'aiguille aimantée, comme le dit très justement A. de Humboldt, ne permettent guère de déterminer, d'une manière précise, la route suivie par l'illustre Génois. D'autre part, la description qu'il laissa de cette première île, soit parce qu'elle fut écrite dans l'émotion de la réussite, soit parce que ses manuscrits ont été mal interprétés, manque de netteté et de précision. Certains détails s'appliquent bien à l'une ou à l'autre des îles supposées, mais tous ne peuvent se grouper sur la même.

En nous limitant à la longue note que M. de la Roquette publie à la suite de sa traduction de M. F. de Navarette (1), nous voyons que le premier est d'avis qu'il s'agit de San Salvador Grande ou île du Chat, située par 24°30' de lat. Nord, d'accord en cela avec Jean Ferrer et l'Amiral de Rossel, tandis que le second, avec Humboldt, inclinent pour la Grande Saline, une des îles turques, située par 21°30' de lat. Nord. Munoz, dans son *Hist. del Nuevo Mundo*, complique encore la question en soutenant que Guanahani est l'île Watelin qui se trouve à 45 milles dans le SE. de l'île du Chat.

L'opinion de Washington Irving met d'accord les partisans de l'île Watelin et de l'île du Chat, en admettant que la lumière vue par Colomb se trouvait sur la première, mais que ce fut sur la seconde qu'on débarqua le lendemain. Cependant à ces trois îles San Salvador Grande, la Grande Saline et Watelin, Varnhagen en 1864 ajoute l'île Mariguana et en 1882 le capitaine G. V. Fox opine pour Samana.

Dans une récente et fort documentée communication, le Lnt. Commander R. T. Gould, de la Marine Britannique, plaide éloquemment en faveur de l'île Watelin et son opinion est d'ailleurs partagée par les Services Hydrographiques Britannique et des Etats-Unis (2).

Ces discussions et celles qui suivirent furent en général des plus

(1) *Relations des Quatre Voyages de Christophe Colomb*, loc. cit.

(2) *The Landfall of Columbus, an old problem restated*. Lnt. Commander R. T. Gould, R. N. p. 403. *The Geographical Journal*, vol. LXIX, n° 5, May 1927.

courtoises, déplorant simplement la perte de manuscrits ou la pénurie de documentation. Mais, dans un livre récent (1) que nous citons trop fréquemment, pour contrebalancer l'impression produite sur des lecteurs attirés par le titre de l'ouvrage, l'allure change, et l'auteur s'oublie au point d'accuser Colomb d'avoir inventé cette île ! « San Salvador n'existe que dans l'imagination de Colomb ; son nom n'a pu être inscrit sur les cartes. Les contemporains et la postérité sont bernés » (2) !!!

Nous finirons par croire que Colomb a tout inventé et que le Nouveau-Monde lui-même n'existe pas. C'est simplement grotesque ! Ces opinions étranges ne trouvent leur excuse que dans une grande ignorance, déjà relevée, et dont le passage suivant qui se rattache au même sujet, donne la preuve la plus navrante... ou la plus égayante.

« Le découvreur d'une terre, un simple navigateur trouvant une île inconnue, détermine, à l'aide *de ses instruments, sa longitude* et sa latitude et marque sa place *exacte* sur la carte. Or, l'amateur qu'est Colomb ne sait pas. Les frères Pinzon, et Juan de la Cosa qui est un grand professionnel, savent. Il pourrait demander à l'un d'eux de faire cette opération ; mais il n'y pense pas, ou ne le veut pas » (3). Hâtons-nous de dire que Christophe Colomb a aussi bien fait de s'abstenir, car, s'il avait donné cet ordre à ses subalternes, c'est alors avec raison qu'on se serait moqué de lui. L'auteur en question ignore qu'en 1492 et longtemps après, les *navigateurs* ne possédaient pas *d'instruments* permettant de déterminer la *longitude*.

Après ceci, nous croyons avoir le droit de tirer l'échelle et nous limiterons à cette dernière perle les citations empruntées à ce pamphlet tendancieux.

En ce qui nous concerne, n'ayant trouvé aucun élément nouveau

(1) Marius André, *loc. cit.*

(2) Marius André, *loc. cit.*, page 133, ligne 27.

(3) Marius André, *loc. cit.*, page 132, ligne 16.

d'appréciation, nous nous abstiendrons de toute opinion ferme, tout en penchant plutôt pour la Grande Salvador.

Il est regrettable, peut-être plus au point de vue sentimental qu'au point de vue historique, de conserver une incertitude sur le point exact où Christophe Colomb mit le pied pour la première fois sur le Nouveau Monde ; cela ne constitue cependant pas un désastre et, si l'on veut admettre que l'Amiral des Océans ait pu, dans cette circonstance, agir légèrement et ne pas songer assez aux exigences



Colomb, un astrolabe à la main, rend visite à une reine Indienne et découvre le « hamac ».

de la postérité, les regrets seront effacés et la légèreté pardonnée, devant l'abondance des précisions qu'il donne sur l'énorme chapelet de découvertes qu'il fit ultérieurement.

Les limites assignées à notre étude ne comportent, pour la suite de ce premier voyage, comme pour les parties non maritimes des autres, qu'un résumé encadrant les quelques points que nous croyons devoir mettre en valeur, ou qui nécessitent une attention plus particulière ; nous renvoyons ceux de nos lecteurs qui voudraient connaître dans leurs détails les expéditions de Colomb, à l'ouvrage écrit avec tant d'enthousiasme et de charme par J. P. Alaux qui, tout en restant

dans le cadre de l'histoire, a su donner à ce récit la forme passionnante d'un roman, agréablement et artistement présenté par son cousin G. Alaux (1). Une curiosité plus exigeante trouvera en outre satisfaction dans la lecture des traductions ou adaptations du journal lui-même de Christophe Colomb, présenté par Las Casas (2).

Les trois caravelles atterrirent donc aux Lucayes ou Bahama, le 12 octobre. Elles firent route ensuite tantôt au Sud, tantôt à l'Ouest, découvrant diverses îles dans cet archipel et donnant des noms comme Santa Maria de la Concepcion et Fernandina. Après avoir visité cette dernière, le 17 octobre, Christophe Colomb décrit les maisons indigènes : « *Leurs lits et les meubles sur lesquels ils se reposent sont à peu près semblables à des filets de coton.* » Il est évident qu'il désigne ainsi les hamacs, qui devaient, peu de temps après, suggérer aux navigateurs le genre de couchage « à l'usage des gens de mer » universellement adopté encore aujourd'hui dans toutes les marines.

L'Amiral séjourna ensuite plusieurs jours dans une île qui doit être la Grande Inague et qu'il appela Isabelle. De là, après avoir mouillé aux petites îles, probablement les Caïes orientales et méridionales du grand banc de Bahama, qu'il nomma les îles de Sable, il fit route pour la « *grande Ile que les Indiens lui désignèrent sous le nom de Cuba et qu'il pensa bien être celle de Cipango* ». Cette navigation dans une région totalement inconnue, au milieu des bancs de coraux, des récifs et des îles, comme celle qui suivit sur la côte NE. et N. des grandes Antilles, met bien en évidence les capacités de marin et d'explorateur de Christophe Colomb. Les difficultés étaient accrues du fait que nos navigateurs se trouvaient — c'est bien le cas de le dire — à l'autre

(1) Alaux, *loc. cit.*

(2) de Navarette, *loc. cit.*

Voyageurs anciens et modernes, par M. Edouard Charton, rédacteur en chef du Magasin Pittoresque, tome III, Paris, 1855.

Columbus, his life and Voyages, by Washington Irving, G. P. Putnam's sons New-York, London.

bout du monde et qu'ils ignoraient les conditions météorologiques qu'ils devaient rencontrer.

Deux saisons se partagent l'année dans la région des Antilles. Celle connue sous le nom de « hivernage » comprise entre juin et novembre est chaude et insalubre ; la pluie, le tonnerre, les éclairs sont extrêmement fréquents et les vents ont une tendance générale à souffler du SE., mais si les périodes de calme sont nombreuses, il passe parfois de très violentes bourrasques.

La « saison sèche » est comprise entre novembre et juin ; c'est la période salubre et agréable. Les vents alizés du NE. se font sentir presque constamment. Quelquefois, les vents du Nord ou de NW. soufflent avec violence, ils sont alors précédés par des vents d'Est tournant au Sud puis à l'Ouest ; ces coups de vents, subits, dangereux et violents, plus habituels de novembre à mars, sont connus dans le Golfe de Mexique sous le nom de « nortès ».

Les vents alizés passant sur les Antilles ont des variations diurnes, occasionnées par les brises du large et les brises de terre. Les premières commencent de 9 heures à 10 heures du matin, forcissant jusqu'à la plus grande chaleur du jour, puis décroissent jusqu'au coucher du soleil pour cesser complètement. Les secondes prennent à leur tour, après une période de calme qui disparaît un peu avant minuit, forcissent jusqu'à 2 heures du matin, puis diminuent ensuite progressivement pour aboutir de nouveau au calme.

Les grandes perturbations atmosphériques, d'intensités différentes, sont des grains plus ou moins violents, généralement arqués et orageux, les nortès dont nous venons de parler, et enfin les cyclones qui se forment surtout en août, septembre et octobre. Ceux-ci furent épargnés à Colomb pendant le séjour aux Antilles de sa première expédition, mais nous aurons l'occasion d'en reparler plus tard.

Les mois limites qui séparent les deux saisons sèche et d'hivernage sont des mois de transition ; l'Amiral des Océans parvint dans cette région justement en octobre, aussi, tout en se félicitant d'un temps

agréable et doux, signale-t-il au début de sa randonnée de fortes pluies presque journalières.

Le 28 octobre, il atterrit sur la côte NW. de Cuba, mouilla et débarqua dans la baie de Nipe, qu'il nomma San Salvador, puis entra dans la baie du Rio de Mares, dont il donne la latitude très exacte de 21° Nord, prise au quart de cercle, remonta jusqu'au 22° qu'il atteignit le 31 octobre et revint au Rio de Mares.

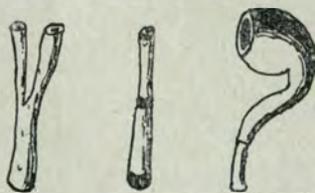
Il croyait alors être dans une île au voisinage de la terre ferme et du royaume de Cathay où régnait le Grand Khan. Dans son opinion, les indigènes de Cuba n'étaient pas assujettis à ce puissant monarque, mais au contraire se trouvaient en guerre avec lui.

L'Amiral voulut profiter de la magnifique baie que forme le fleuve à son embouchure, « *ayant de chaque côté une plage bien boisée et très commode où échouer ses navires pour les caréner* ». Mais il prit la précaution de ne pas les immobiliser « *tous ensemble de façon qu'il en restât toujours deux pour la sûreté de l'équipage* ». Pendant ce temps, il résolut d'envoyer à terre deux Espagnols : Rodrigo de Jerez qui demeurait à Aya Monte, et Luis de Torre, qui avait vécu avec le gouverneur de Murcie, et savait, dit-on, l'hébreu, le chaldéen et même un peu l'arabe ; il leur adjoignit deux Indiens, dont l'un avait été embarqué à Guanahani, l'autre sur la rive du Rio de Mares. Colomb donna à cette équipe de la pacotille pour se procurer des vivres le cas échéant, « *des échantillons d'épicerie pour voir s'ils en trouveraient quelques-unes, avec des instructions sur ce qu'ils devaient faire pour obtenir des informations sur le Roi de ce pays, et sur ce qu'ils devaient lui dire de la part du Roi et de la Reine de Castille, et comme quoi ils envoyaient l'Amiral pour lui remettre de leur part leurs lettres et un présent, afin de connaître l'état de son empire et sa puissance, pour lier amitié avec lui et lui rendre tous les services qu'il pourrait désirer d'eux, etc.* »... Ces émissaires avaient six jours pour remplir leur mission.

Ils revinrent le 6 novembre, ayant atteint un village de près de

mille habitants, où ils avaient reçu le meilleur accueil, sans trouver cependant le Roi qu'ils cherchaient.

Par contre, ils rapportaient un renseignement qui devait avoir une grande répercussion en Europe. Les indigènes qu'ils rencontrèrent revenant à leurs villages « *portaient à la main un charbon allumé et des herbes pour prendre les parfums, ainsi qu'ils en avaient coutume* ». Las Casas, dans son *Histoire des Indes*, s'étendant sur ce sujet, ajoute : « *C'étaient des herbes renfermées dans une certaine feuille également sèche, et de la forme de ces catapultes dont les enfants se servent le jour de la Pentecôte. Ils étaient allumés par un bout, tandis qu'ils humaient l'autre et l'absorbaient ; et, buvant intérieurement la fumée par l'aspiration par les narines, cette fumée les endormait et les enivrait pour ainsi dire : de cette manière, ils ne sentaient presque pas la fatigue. Les espèces de catapultes que nous appellerons ainsi, se nommaient dans leur langue tabacos* » ; telle est l'origine de nos cigares.



Porte-cigare des Indiens de Cuba en 1492. Les Indiens introduisaient les deux branches dans leurs narines. Porte-cigare moderne et pipe.

Le tabac, dont le nom est dû, soit à cette dénomination de tabacos donnée à la plante par les indigènes, soit à l'île de Tabago où elle se trouve en profusion, fut donc introduit en Espagne par Christophe Colomb. Son usage cependant ne se généralisa qu'en 1560, quand Jean Nicot, ambassadeur de France à Lisbonne, envoya à Catherine de Médicis de « la poudre à tabac » destinée à guérir ses migraines.

L'engouement fut excessif en Amérique pour ce que l'on appelait le petun, en Europe l'herbe sainte, l'herbe de la reine, l'herbe à l'ambassadeur, la panacée antarctique. Une réaction violente succéda ; Louis XIII en interdit la vente ; Jacques 1^{er} d'Angleterre écrit le Misocapnos contre les fumeurs ; le pape Urbain VIII n'y va pas par quatre chemins et les excommunie. Mais devant l'échec des persécutions, le gouvernement français en fait une source de revenus et dès

1674 Colbert, avisé, afferme le monopole des tabacs. Dieu sait où l'on s'arrêtera dans cette voie !

Christophe Colomb et Las Casas remarquent que les femmes faisaient usage des « tabacos » tout comme les hommes. Le beau sexe de cette époque fumait donc ; il était fort court vêtu, les danses étaient... agitées, les figures peintes de couleurs voyantes, — cela se passait chez les femmes de la nature, sur l'autre rive de la Mer Ténébreuse longtemps avant 1492 — plus de quatre siècles après, ces coutumes ont fait leur apparition sur notre rive européenne. Ce phénomène, du temps où nous faisons de la neuropathologie, s'appelait de la dégénérescence rétrograde...

Colomb, retenu par des vents contraires, séjourna jusqu'au 12 novembre dans la baie du Rio de Mares, puis revint jusqu'à la hauteur de Nipe. Il avait appris des Indiens que dans le NE. se trouvait une île remarquable du nom de Babèque et il décida de s'y rendre, mais des vents contraires, quelquefois forts avec de grosses pluies, le retinrent sur cette côte Nord de l'extrémité Est de Cuba jusqu'au 4 décembre.

La désertion de Martin Alonso Pinzon.

Cependant, le 21 novembre : « *Martin Alonso Pinzon, avec la caravelle Pinta, qu'il commandait, se sépara ce jour-là des deux autres bâtiments, non seulement sans en avoir reçu l'ordre, mais même contre la volonté de l'Amiral. Suivant ce dernier, Pinzon agit ainsi par avarice, et parce qu'il avait conçu l'espoir de trouver une grande quantité d'or avec l'assistance d'un Indien que l'Amiral avait fait embarquer à bord de la Pinta. Il partit ainsi sans attendre, sans être forcé de s'éloigner par aucun mauvais temps, mais seulement parce qu'il le voulut bien et de propos délibéré. De plus, l'Amiral dit ici : « Pinzon m'a fait et dit bien d'autres choses »...* Le lendemain 22 novembre on lit : « *Cette nuit*

Martin Alonso Pinzon suivit la route de l'Est pour aller à l'île Babèque où les Indiens disent qu'il y a beaucoup d'or. Il naviguait en vue de l'Amiral dont il n'était guère éloigné que de seize milles. Pendant toute la nuit, l'Amiral ne perdit pas de vue la terre ; il fit plier ou jerler quelques-unes de ses voiles et tenir toute la nuit le fanal allumé, parce qu'il lui parut que Pinzon venait à lui, ce qu'il aurait fort bien pu faire s'il l'eût voulu, car la nuit était très belle et très claire, et il faisait un vent doux et frais ».

Cet inqualifiable abandon de son poste et de son chef par Martin Alonso Pinzon à 3.000 milles du monde civilisé, en pleine expédition, est indigne d'un marin, quel que soit le siècle auquel il ait vécu. Il ne répond pas au caractère espagnol dont la marine, comme la nôtre, est fière de sa devise d'honneur et il ne peut être admis par un marin français. Il se passe de tout commentaire, mais explique bien des choses survenues au cours de cette expédition et bien des bruits colportés ensuite.

Christophe Colomb ne méprisait pas l'or, car il reconnaissait sa puissance ; il le cherchait même avec une fébrilité qui peut ressembler à de l'âpreté ; mais en ce faisant il accomplissait son devoir, puisque *c'était le but et la raison* avoués de la mission qu'on lui avait confiée. Après avoir soigneusement étudié sa vie, ses exploits, nous gardons la conviction que, semblable à beaucoup de marins de tous les temps, dominé par l'attrait de l'inconnu, il accepta ou aurait accepté n'importe quel prétexte lui donnant les moyens d'accomplir l'œuvre camouflée sous le but officiel.

Christophe Colomb avant tout était un explorateur. Martin Alonso Pinzon n'était qu'un aventurier, dans le mauvais sens du mot. La France eut des corsaires : tous étaient de courageux marins ; quelques-uns d'entre eux mirent leurs qualités uniquement au service de leurs propres intérêts, d'autres, heureusement la majorité, comme Surcouf, firent aussi des fortunes en combattant l'ennemi, mais chez ceux-ci l'amour de la Patrie, le souci de l'honneur domi-

naient tous les actes. Malgré les services qu'ils rendirent indirectement au pays, les premiers sont méprisables, alors que nous nous inclinons très bas et avec une admiration reconnaissante devant les autres.

Exploration de Cuba.

Colomb découvrit de nombreuses baies et pénétra dans trois d'entre elles. Dans le port qu'il appela puerto del Principe, « *il trouva 15 ou 16 brasses de profondeur et partout un fond de sable sans aucune roche, ce que désirent beaucoup de marins, parce que les rochers coupent les câbles des ancres des vaisseaux* ». Les navires de cette époque ne se servaient en effet, pour leurs ancres, que de gros câbles ; « les câbles-chaines » ne furent adoptés que vers 1840. Avec les chaînes actuelles dont la solidité est considérable et qui agissent en même temps que les ancres par leur poids même et par leur adhérence au sol, on considère qu'il faut filer une longueur de trois fois la profondeur pour obtenir une tenue convenable ; encore faut-il être paré à filer davantage si le fond est médiocre, le courant violent, le vent fort ou la mer grosse. On peut donc imaginer la longueur considérable de câble qu'il fallait posséder à bord et envoyer dehors, pour parvenir au même résultat, ce qui compliquait singulièrement le choix d'une rade ainsi que le mouillage et l'appareillage. On devait en outre compter avec la fragilité relative de ce cordage qui risquait toujours de s'user ou de se couper, soit sur le fond même, soit par frottement, lors du passage à bord, sur les différents appareils servant à sa manœuvre.

Maintenant que le progrès a simplifié la navigation dans tous ses détails, il est bon de temps à autre de se souvenir des conditions dans lesquelles naviguaient les caravelles, non seulement pour comprendre des textes comme celui que nous venons de citer, mais plus encore pour apprécier à leur juste valeur l'immense travail qu'elles accomplirent.

Colomb séjourna dans la baie de Santa Catalina, évidemment celle de la Caye de Moa, et en la parcourant en embarcation son attention fut attirée par « *les grumètes qui jetèrent des cris en disant qu'ils voyaient des forêts de pins* ». Il reconnut aussi des chênes et « *se réjouit de voir qu'on pourrait construire des navires en ce pays et qu'il y avait de quoi y faire des planches et des mâts pour les plus grands vaisseaux d'Espagne... C'est là qu'il prit une antenne et un mât de misaine pour la Niña* ».

Plus merveilleuse encore est la rade où il se rendit ensuite, et qui doit être celle où se trouve Baracoa, nommée Puerto Santo par lui. Son enthousiasme pour cette région est si débordant qu'il lui attribue des vertus inattendues. Elle est, écrit-il, bien différente de la Guinée dont les « *rivières n'engendrent que la maladie et la contagion, car, grâce à Notre-Seigneur, pas un seul des gens de mon équipage n'a éprouvé jusqu'à ce jour le moindre mal de tête, aucun n'a été couché pour cause de maladie, à l'exception d'un seul qui souffrait de la pierre, qui en avait souffert toute sa vie, et qui s'est trouvé guéri après les deux premières journées de notre séjour dans ce pays* ». Colomb, évidemment, n'était pas aussi bon médecin que bon marin.

Son admiration n'est pas toute littéraire et platonique ; il décrit avec soin caps, rades et ports et donne, pour les navigateurs qui lui succéderont, quantité de précieux renseignements, en particulier sur les passes à prendre pour entrer dans cette dernière rade et le bas-fond du milieu à éviter.

Dans cette partie de son résumé, Las Casas s'attache plus strictement au texte original de Colomb et à diverses reprises cite les remarques qu'il fit sur les marées, les observations de latitude qu'il effectua avec le quart de cercle, et sa préoccupation de l'exactitude de son instrument. C'est la réponse à ceux qui l'accusent d'avoir négligé, par incapacité, de décrire les terres découvertes et de déterminer leurs positions. Aussi se gardent-ils bien de citer ces passages.

Avant de quitter Cuba avec Colomb, notons que le 28 novembre

il raconte qu'étant dans le port de Baracoa, « *les gens de l'équipage descendirent à terre pour laver leur linge* ». Cette remarque peut sembler insignifiante ; tout navigateur, lisant ce passage du journal de l'Amiral des Océans, reconnaîtra que l'importance attachée à ce fait, en apparence minime, dénote un véritable marin.

Laver son linge à terre, dans l'eau douce, abondante et courante ! quelle joie pour le matelot, quelle volupté attendue, souhaitée, rêvée pendant les longues randonnées sur cette mer où il y a « de l'eau, de l'eau partout, mais pas une goutte à boire » et où celle du bord est sévèrement rationnée et jamais gaspillée pour le lavage ! Nous ne craignons pas d'être ridiculisé par ceux qui ont, comme nous, connu la vieille marine, en avouant l'émotion que nous donnent ces deux lignes et l'image qu'elles évoquent !

La découverte d'Hispañola et la perte de la « Santa Maria ».

La *Santa Maria* et la *Niña* appareillèrent de Puerto Santo le 4 décembre et reconnurent que la côte de Cuba, après s'être dirigée vers le Sud, tournait au SW. Elles cherchèrent ensuite à remonter au NE. pour atteindre la fameuse Babèque, (qui d'ailleurs n'a jamais existé), mais le vent debout persistant et forcissant, elles durent se contenter de faire de l'Est, ce qui les conduisit à la grande île que les Indiens appelèrent Bohio, que Colomb baptisa Hispañola (île Espagnole) et qu'on nomme depuis Saint-Domingue ou Haïti. L'Amiral atterrit le 5 au port de Saint-Nicolas, qu'il déclare encore supérieur à tous ceux qu'il avait vus précédemment. Il découvrit l'île de la Tortue, devenue célèbre au XVII^e siècle comme repaire des flibustiers, et mouilla dans le port de Conception. Contrarié par les vents debout et les calmes, il dut séjourner dans la baie d'Acul où il entra en relations très amicales avec le cacique ou Roi, Guacanagari. Pendant toute cette période, il étudia soigneusement les rades où il pénétra,

les explorant à la sonde, désignant les points remarquables pouvant servir d'amers et il en donna des descriptions détaillées, qui sont une excellente ébauche d'instructions nautiques. Il quitta la baie d'Acul le 24 décembre et navigua vers l'Est.

Le lendemain, jour de Noël, se produisit le plus dramatique incident de tout le voyage et nous ne croyons pouvoir mieux faire que de laisser ici la parole à Las Casas.

« Naviguant avec peu de vent, dans la journée d'hier (24 décembre), depuis la mer de Santo-Tomé jusqu'à la Punta Santa, la flottille en était à une lieue à la fin du premier quart, et il était onze heures du soir lorsque l'Amiral résolut de se coucher, car il y avait deux jours et une nuit qu'il n'avait pas reposé. Comme il faisait calme, le marin qui tenait le gouvernail prit aussi le parti de dormir et remit la barre à un novice, ce que l'Amiral avait toujours défendu pendant tout le voyage, soit qu'il y eût du vent ou du calme, c'est-à-dire que dans aucun cas on n'abandonnât pas le timon aux novices. »

L'Amiral était d'autant plus tranquille, quant aux bancs et aux récifs, que toute la côte et les bas-fonds avaient été reconnus, ainsi que les passes, sur une étendue de trois lieues. De plus la mer était calme « comme dans une écuelle ». Le courant entraîna le vaisseau sur un des bancs. « Quoiqu'il fût nuit on les voyait et on entendait les brisans de plus d'une lieue ; le vaisseau toucha si doucement, qu'on s'en aperçut à peine. Le novice, qui sentit le gouvernail engagé et qui entendit le bruit des flots, se mit à crier. L'Amiral se leva à ses cris avec tant de promptitude que personne ne s'était aperçu qu'on était échoué. Le maître du navire qui en avait la garde se leva aussi ; l'Amiral donna à tous l'ordre de mettre à la mer l'embarcation qu'on portait à la poupe, d'y charger une ancre et de la mouiller sur l'arrière du vaisseau au large. Le maître et plusieurs autres ayant sauté dans l'embarcation, l'Amiral crut qu'ils faisaient ce qu'il leur avait commandé ; mais ils ne songèrent au contraire qu'à se sauver à bord de la caravelle qui était à une demi-lieue au vent ; la caravelle ne voulut pas les recevoir, en quoi elle fit très

bien. Alors ils revinrent au vaisseau, mais l'embarcation de la caravelle y arriva avant eux. Lorsque l'Amiral s'aperçut que ses gens fuyaient, que la marée baissait et que le vaisseau penchait d'un côté, il ne vit d'autre remède que de couper le grand mât et d'alléger le navire autant que possible, pour voir si on pourrait le remettre à flot et le tirer de là ; mais comme les eaux continuaient à baisser et que le bâtiment penchait de



L'échouage de la « Santa Maria »,
gravure de G. Alaux.

plus en plus du côté de la mer, il n'y eut aucun moyen d'y parvenir, et la mer étant très calme, les coutures seules s'ouvrirent, mais le bâtiment resta en son entier. L'Amiral se rendit à bord de la caravelle pour y mettre son équipage en sûreté ; et comme il s'élevait déjà un petit vent de terre, que la nuit n'était pas très avancée et qu'on ne savait pas au juste jusqu'où s'étendaient les bancs, il mit en panne en attendant le jour, et alors il passa à bord du vaisseau et y entra du côté du banc. »

Ce clair récit du drame ne demande aucun commentaire.

Parce qu'il faisait beau et calme, peut-être parce que c'était le jour de Noël, la discipline se relâcha et le pire survint comme cela arrive souvent en mer, lorsqu'on s'y attend le moins. Cependant, si l'ordre donné par l'Amiral de porter immédiatement une ancre à jet (ainsi s'appellent les ancres légères destinées à être jetées avec des embarcations dans de semblables circonstances) sur l'arrière du navire avait été exécuté, on aurait peut-être pu déhâler la *Santa Maria* de sa fâcheuse position. Malheureusement, l'armement du canot, pris de panique,

se sauva vers l'autre caravelle, en panne à une assez grande distance, et quand celle-ci envoya du secours, il était trop tard, la mer baissait, la *nào* était condamnée. Plus d'une heure avait dû s'écouler depuis l'accident jusqu'au retour du canot, or la réussite d'une opération de déséchouage peut être compromise par quelques minutes, voire même quelques secondes d'hésitation. Des exemples nombreux pourraient appuyer cette affirmation et pour notre part, nous ne pouvons oublier que pendant la guerre nous échouâmes au petit jour, par brume blanche, notre patrouilleur-corsaire dans des parages particulièrement dangereux. Une inspection rapide fut faite à l'avant et à l'arrière, avec des espars — reliquat de nos expéditions polaires et qui font toujours partie de nos armements — le navire dépoussé avec vigueur et habileté des roches qui le retenaient, un coup d'hélice donné prudemment et nous nous sommes retrouvés à flot, sans avarie d'importance. A peine dix minutes s'étaient-elles écoulées depuis le premier choc d'échouage; mais, ainsi que nous l'apprit l'*Annuaire des Marées*, si nous avions hésité ou « patachoné » pendant seulement cinq minutes, la mer aurait commencé à baisser et notre bateau était irrémédiablement perdu. Il est vrai de dire que nous étions puissamment secondé par un équipage d'élite, comprenant d'ailleurs quelques hommes habitués, par la navigation dans les glaces, aux décisions promptes.

Le jour même du naufrage, le cacique Guacanagari, informé, envoya « tous ses sujets avec de très grandes pirogues pour décharger le vaisseau ; cela se fit avec beaucoup de célérité, par suite du zèle et des bonnes dispositions que le prince y apporta... L'Amiral certifie à ses Altesses qu'en aucune partie de la Castille, on ne pourrait mettre tant de soin pour tout conserver, et qu'on ne perdit pas même un bout d'aiguillette ».

La *Niña* était trop petite pour tout le personnel de la *Santa Maria* et l'Amiral décida en conséquence de construire un fortin en un lieu qu'il appela la Navidad ou la Natalité en souvenir de la date de ce

débarquement forcé. Il y déposa « *des provisions de pain et de vin pour plus d'un an, des graines pour semer, de la pacotille pour les échanges, la chaloupe du vaisseau* », beaucoup d'artillerie, et 39 hommes parmi lesquels des ouvriers, un calfat, un charpentier, un arquebuser, un tonnelier, un médecin, un tailleur et le secrétaire de la flotte Rodrigo Descovedo, natif de Ségovie, tapissier du Roi et officier du premier maître d'hôtel, sous le commandement de Diégo de Arana, natif de Cordoue, avec Pedro Guttierrez comme lieutenant. Il transmit à ces derniers tous les pouvoirs qu'il avait reçus du Roi et de la Reine.

Avant de partir, bien qu'on eût toute confiance dans les Indiens, on tira le canon et on fit un simulacre de petite guerre, pour montrer la valeur des armes des européens et imposer la crainte et le respect.

Sans vouloir anticiper sur les événements, remarquons que, sans la désertion de la *Pinta*, le personnel de la *Santa Maria* aurait pu être réparti entre les deux caravelles.

Martin Alonso Pinzon et ceux de ses compagnons qui, de bonne volonté, souscrivirent à sa défection, portent sur leurs épaules la lourde responsabilité du drame qui s'en suivit ; de notre temps, ils seraient passés en conseil de guerre et la loi, après l'opinion publique, les aurait condamnés. Or, au cours des procès interminables que les héritiers de Colomb durent faire à l'Etat pour revendiquer sa succession, on entendit de très nombreux témoins, parmi lesquels se trouvaient des marins, des parents, des amis de Pinzon. C'est dans ces dépositions que puisèrent les critiques, dénigreur de Colomb. Par principe, ils récusèrent ses amis ou ses parents, Las Casas ou Fernando, même les indifférents, mais ils retinrent les témoignages tendancieux des Pinzon et autres, qui, avec Martin Alonso, avaient trahi par simple esprit de lucre.

Je crois et j'espère que cette méthode démoralisante est unique dans les annales de la critique historique.

La construction du fortin et l'installation des premiers colons du

Nouveau Monde furent terminés le 30 décembre. On employa le lendemain à faire le plein d'eau et de bois pour se rendre le plus tôt possible en Espagne ; il ne paraissait pas raisonnable à l'Amiral de s'exposer aux périls des découvertes avec un seul bâtiment.

Cependant, la *Niña* n'appareilla que le 4 janvier 1493 au lever du soleil et, remorquée par sa chaloupe, suivit la passe que Colomb avait étudiée à la sonde et qu'il décrit minutieusement.

Le soir, il mouilla au large d'une montagne remarquable qu'il nomma Monte Cristi, et prit soin dans son journal de « *prévenir celui qui voudrait se rendre à la Nativité qu'il doit aller reconnaître auparavant cette montagne à la distance de 2 lieues* », réfutant une fois de plus l'accusation d'avoir voulu tenir secrètes les routes de ses découvertes.

Il mouilla plusieurs fois dans les environs de Monte Cristi et, le 6, il fut rejoint par la *Pinta*. Martin Alonso, déçu par son propre insuccès et peut-être tardivement effrayé de son acte, vint, tout penaud, à bord de la *Niña* et chercha à s'excuser. L'Amiral en fut d'autant moins dupe qu'il reçut confirmation des intentions de M. A. Pinzon par un membre de son équipage, mais il désirait que l'expédition se terminât sans de nouveaux et inutiles incidents ; il pouvait craindre aussi que le succès même de son entreprise ne fût noyé au retour dans les controverses nées des scandales dont l'opinion publique s'empare avec joie pour discuter et diminuer les mérites d'un chef. Il dissimula donc et il eut raison.

Le 8 janvier, de nouveau, on fit de l'eau et du bois ; Colomb continua à suivre la côte Nord de Hispanola, en mouillant fréquemment, et les caravelles parvinrent au Golfe des Flèches, ainsi nommé parce qu'il y eut là quelques difficultés avec des Indiens munis de ces armes.

Trois heures avant le lever du jour, il appareilla avec les brises de terre, puis fut favorisé par du vent d'Ouest. La fièvre de l'exploration reprenant le dessus, sa première idée fut de gagner l'île Carib (Porto-Rico) qui lui avait été signalée par les Indiens, mais le vent

qui s'éleva était favorable pour le retour ; ayant remarqué que ses gens « *commençaient à s'attrister de ce qu'on s'écartait du droit chemin* », il alla reprendre le NE. q. E. qui menait directement en Espagne.

La traversée du retour commençait.

La traversée du Retour.

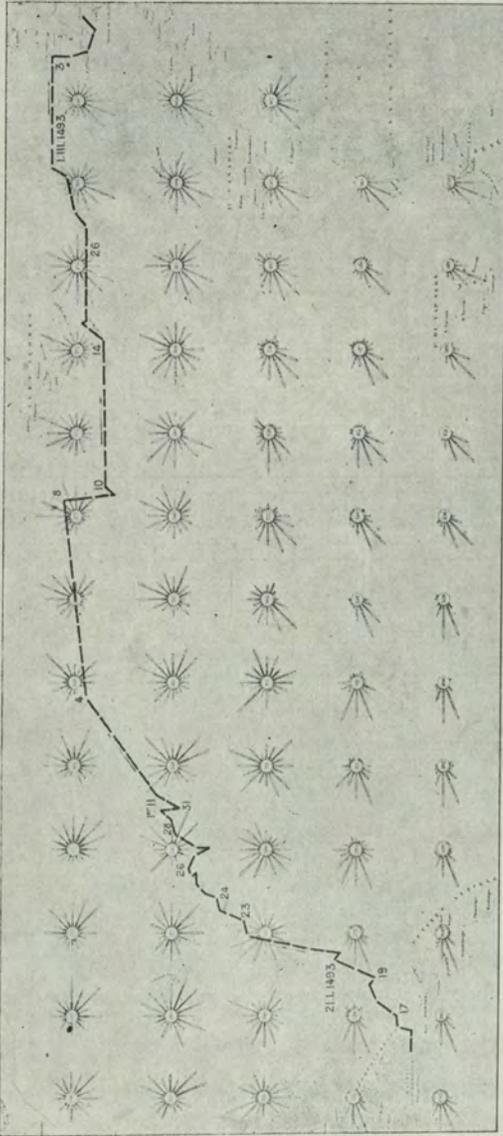
Pendant les sept jours suivants, le temps resta beau, mais comme il fallait le prévoir, les vents soufflèrent de l'ESE., de l'Est et même de l'ENE. (voir page 175).

Les deux caravelles, en louvoyant ou en naviguant au plus près, n'arrivèrent à faire qu'une route générale NE. q. N. Leur marche fut en outre retardée car « *l'Amiral attendait souvent la Pinta parce qu'elle allait mal à la bouline (au plus près) et s'aidait peu de la misaine, le mât d'avant n'étant pas bon. Il dit que si son capitaine qui est Martin Alonso Pinzon avait eu autant de soin de se pourvoir d'un bon mât dans les Indes, où il y en a tant et de si beaux, qu'il en eut de se séparer de lui dans l'espérance de remplir d'or son bâtiment, il l'aurait mis en bon état* ».

Ils atteignirent le 65°30' de longitude Ouest (Gr.) par 30° de latitude Nord vers le 23 janvier ; se trouvant déjà dans une zone de vents plus variables qui soufflèrent depuis l'ESE. jusqu'au SW., ils purent faire une route générale assez bonne au NE. q. E. Cette direction était suivie intentionnellement, puisque du premier au 4 février, c'est avec « *bon vent en poupe* », c'est-à-dire du WSW., que l'on fit route à l'ENE., alors que le vent de cette aire du compas eût facilement permis, si Colomb l'avait jugé bon, de mettre le cap directement à l'Est.

L'Amiral décrit bien le moment où il sort nettement et définitivement des alizés, signalant les changements de vent fréquents, les alternances de calme, le ciel chargé. Aussi, malgré la mer qui resta

belle, ces signes le décidèrent à faire « *tous les essais et prendre toutes*



Itinéraire de retour de la 1^{re} Expédition, tracé sur une carte des vents de Brault pour les mois de janvier, février et mars.

les précautions que les bons marins ont coutume de prendre et doivent prendre » en prévision du mauvais temps possible.

Pendant cette période, nous l'avons vu, il traversa à nouveau une petite partie de la mer des Sargasses et y continua ses observations.

Le 4 février, l'escadrille se trouvait environ par 53° de longitude Nord (Gr.) et 37° de latitude W. ; la *Niña* et la *Pinta* étaient en pleine zone de vents variables, mais avec prédominance marquée de ceux de la région Ouest, elles firent bonne route à l'Est jusqu'au 12, contrariées seulement du 8 au 9 par des vents debout qui les obligèrent à louvoyer. La route qui fut ensuite reprise et continuée était excellente et eut, sans le mauvais temps qui survint, mené Colomb et ses compagnons directement au Cap Saint-Vincent.

Ceci est remarquable, car l'Amiral signale le 3 février, veille du jour où l'on mit le cap franchement à l'Ouest, « *qu'il ne put prendre la hauteur du soleil ni avec l'astrolabe, ni avec le quartier de réduction, parce que la houle ne le lui permit pas* », et les jours suivants il dut se trouver dans la même impossibilité puisque « *le ciel était très couvert, chargé et pluvieux* ». Cette habileté du marin « amateur » à calculer la route à l'estime seule est vraiment extraordinaire.

Le 12 février, le temps se gâta ; « *l'Amiral commença à avoir la grosse mer et à éprouver la tempête, et il dit que si la caravelle n'avait pas été si bonne et en si bon état, il aurait craint de périr* ». Les jours qui suivirent furent affreux et la « merveilleuse aventure » fut bien près de se terminer par un drame.

Les caravelles furent assaillies par une formation cyclonique nous obligeant à entrer de nouveau dans quelques explications météorologiques, qui compléteront celles que nous avons données à propos des alizés, et nous serviront d'ailleurs pour la compréhension de certains épisodes des autres expéditions de Christophe Colomb.

Les cyclones et les bourrasques.

Un cyclone est un coup de vent d'une violence exceptionnelle,

qui prend naissance dans la zone torride. C'est une immense masse d'air, animée d'un mouvement giratoire autour d'un centre déterminé, et qui se déplace suivant une direction sensiblement parabolique.

Les dimensions de ce tourbillon à surface circulaire augmentent au

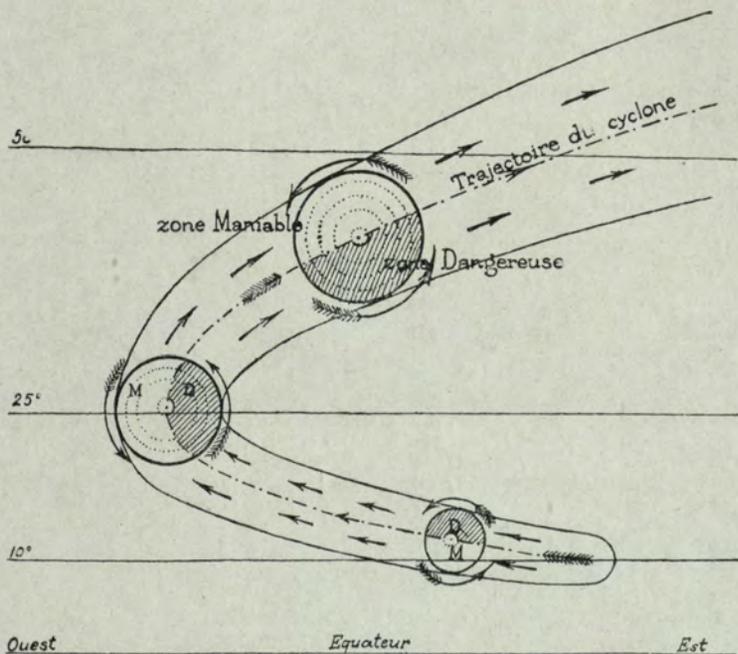


Schéma d'un cyclone de l'hémisphère Nord. Les flèches indiquent la direction du vent. Le tourbillon est représenté en trois points différents de la trajectoire qu'il suit : son diamètre augmente au fur et à mesure qu'il progresse. Le tourbillon tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre ; la zone dangereuse (teintée en noir) est formée par la combinaison de son propre vent et de celui de la trajectoire et elle se trouve à main droite de la direction de celle-ci.

fur et à mesure qu'il avance. Le mouvement de rotation du vent qui le constitue est *indirect*, c'est-à-dire dans le *sens inverse des aiguilles d'une montre*, dans les cyclones de l'hémisphère Nord, et au contraire *direct*, c'est-à-dire *dans le sens des aiguilles d'une montre*, dans ceux de l'hémisphère Sud.

Au centre du tourbillon se trouve une zone de calme d'un diamètre variable. Le baromètre baisse d'autant plus qu'on se rapproche du centre.

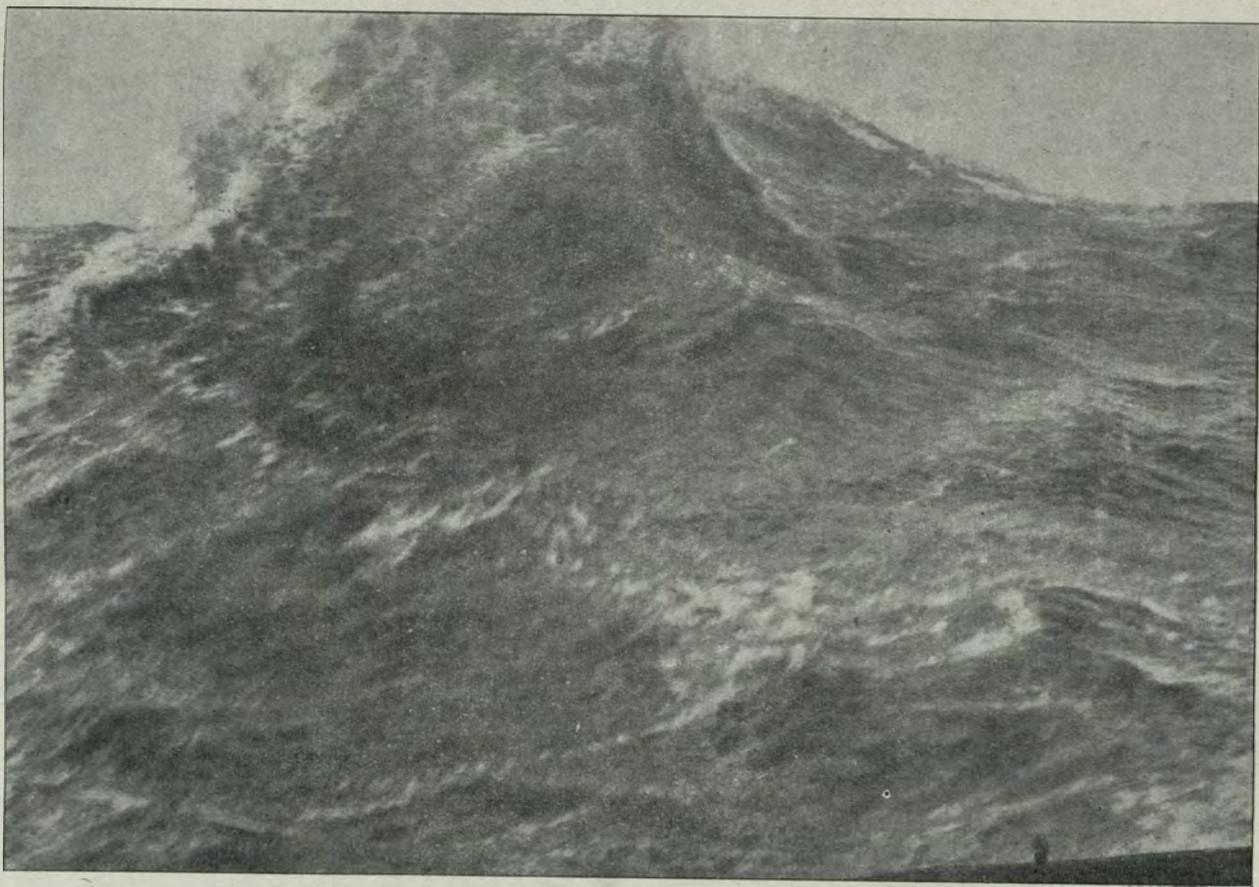
Les cyclones de l'hémisphère Nord, les seuls qui nous intéressent, prennent naissance un peu à l'Est des Antilles vers 10° de longitude Nord, sur le bord Nord de la bande des calmes, puis se déplacent vers l'Ouest jusqu'à atteindre la limite Nord des alizés ; là, leur trajectoire s'arrondit et s'infléchit ensuite vers le NE. et le tourbillon continue sa route sur l'Europe en s'élargissant.

La rotation du tourbillon dans l'hémisphère Nord se faisant dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, on comprendra facilement que pour la partie du tourbillon où le vent souffle dans une direction semblable à celle de la route ou trajectoire, les deux forces de rotation et de translation s'ajoutent. Cette partie de la masse de fixation qui est à main droite de la trajectoire est ainsi soumise à un déplacement d'air d'une violence inouïe et constitue la « zone dangereuse » ; celle qui est à gauche est par contre la « zone maniable », puisque les vitesses de translation et de rotation se trouvant agir en sens inverse l'une de l'autre se retranchent.

Sur l'Atlantique Nord, les cyclones, dans la proportion de 90 pour 100, se développent en août, septembre et octobre, époque où les alizés sont faibles et interrompus par des calmes fréquents.

Dès que le cyclone a éclaté, le vent souffle avec une fureur extrême ; souvent une pluie torrentielle accompagne l'ouragan et le baromètre baisse de plus en plus (1). Au bout de 10, 12, 15 heures, si le centre passe sur le navire, le vent tombe brusquement et le calme est parfois

(1) Nous parlons du baromètre parce qu'il joue un rôle trop important dans les cyclones pour que nous puissions le passer sous silence ; mais il ne faut pas oublier que Christophe Colomb ignorait cet instrument qui ne fut inventé qu'au XVII^e siècle par Torricelli, et n'entra que très longtemps après dans la pratique de la navigation. Les journaux de bord de 1761 ne font pas mention d'observations barométriques. Cependant es navires durent en posséder dès que cela fut possible et en 1695 il est déjà question d'un baromètre conique de Amontous « qu'on crut pouvoir servir à la mer ».



Vague pyramidale photographée sur le « Pourquoi pas ? »
dans le centre d'un cyclone.

alors si complet, qu'une bougie tient allumée sur le pont. Ce cercle de calme peut avoir 10, 15, 30 milles de diamètre. Généralement, les navires y restent 2 ou 3 heures, mais certains y ont séjourné jusqu'à 12 heures ; cette durée dépend du diamètre du calme central et de la vitesse de translation de l'ouragan. La mer, déjà très grosse, formée de houles aux directions différentes, devient effroyable ; c'est un monstrueux clapotis sans direction déterminée, et les vagues, n'étant plus soumises à l'action du vent, se dressent pyramidales dans un désordre impressionnant. Bientôt la pluie cesse, le ciel s'éclaircit au zénith, un cercle bleu apparaît ; c'est l'œil de la tempête, ou suivant l'expression pittoresque des marins anglais, « the bull's eye », l'œil du taureau. Mais brusquement, le vent qui a sauté au cap opposé souffle de nouveau ; la tempête, comme un coup de fouet, reprend avec encore plus de violence que précédemment, et le navire, s'il a échappé à la mer affreuse de la zone de calme, est soumis aux mêmes fureurs. La baromètre pourtant remonte et le vent finit par s'apaiser.

L'épreuve du cyclone fut épargnée à Christophe Colomb lors de son premier séjour aux Antilles, mais il n'y échappa pas plus tard et apprit à en connaître la violence et les signes précurseurs. Nous anticipons donc par cette description, mais ces détails sont indispensables pour comprendre le genre de coup de vent que les caravelles eurent à subir du 13 au 15 février 1493.

Cette manifestation météorologique aurait pu être un cyclone provenant des Antilles ; cette hypothèse doit être écartée, d'abord à cause de la saison où s'y trouvaient les caravelles, et surtout parce que la description de l'Amiral ne coïncide pas avec celle de cyclone classique, tandis qu'elle s'adapte bien au phénomène dont nous allons nous occuper maintenant.

Dans les régions tempérées, au Nord de la bande occupée par les alizés, l'équilibre général de l'atmosphère est instable par suite de causes multiples, parmi lesquelles se placent en première ligne la

température variable des continents et le contact de l'air avec les eaux à température élevée et également variables du Gulf Stream. Aussi, surtout aux changements de saison, doit-on s'attendre à des dépressions barométriques considérables en différents points de cette zone.

Lorsqu'une dépression se forme par exemple sur l'Amérique du Nord, un tourbillon analogue — mais non similaire — aux cyclones peut se créer. Il sera d'autant plus violent que les parois de la dépression seront plus abruptes et plus creuses, ou en d'autres termes que le gradient barométrique sera plus considérable. Une fois formé, il sera entraîné par le déplacement général de l'atmosphère vers l'Ouest et viendra attaquer les côtes d'Europe, en commençant généralement par l'Irlande, puis l'Angleterre et les côtes occidentales de France.

Pour la même raison que les cyclones dans l'hémisphère Nord, ces tourbillons qui prennent alors le nom de bourrasques ont à leurs origines un mouvement propre de rotation en sens inverse des aiguilles d'une montre. Ces bourrasques sont accompagnées d'une forte dépression barométrique qui s'accroît en approchant du centre. Leur forme générale est circulaire au début, mais elles sont plus étendues en surface que les tourbillons des cyclones et ont un caractère giratoire moins régulier. La vitesse de translation, d'abord faible, augmente au fur et à mesure de leur avance; la vitesse de rotation est peu différente de celle-ci et peut lui être supérieure. Il en résulte que dans la partie qui représente la zone dangereuse, la direction du vent restera sensiblement celle de la trajectoire, c'est-à-dire SW., tandis que dans la partie Nord, qui serait la zone maniable, les deux vitesses peuvent s'annuler, au point qu'il n'y ait que peu d'effet produit, et que la bourrasque se réduise à un coup de vent de SW.

La zone de calme central n'existe généralement pas, mais le centre existe et la direction SW. du vent perçu par le navire qui se trouvait dans la zone dangereuse ne changera pas pour lui avant le passage de ce centre. Alors, dans les cas ordinaires, le baromètre remontera et

le vent sautera au NW. La dépression se comblant progressivement, la bourrasque se désorganise.



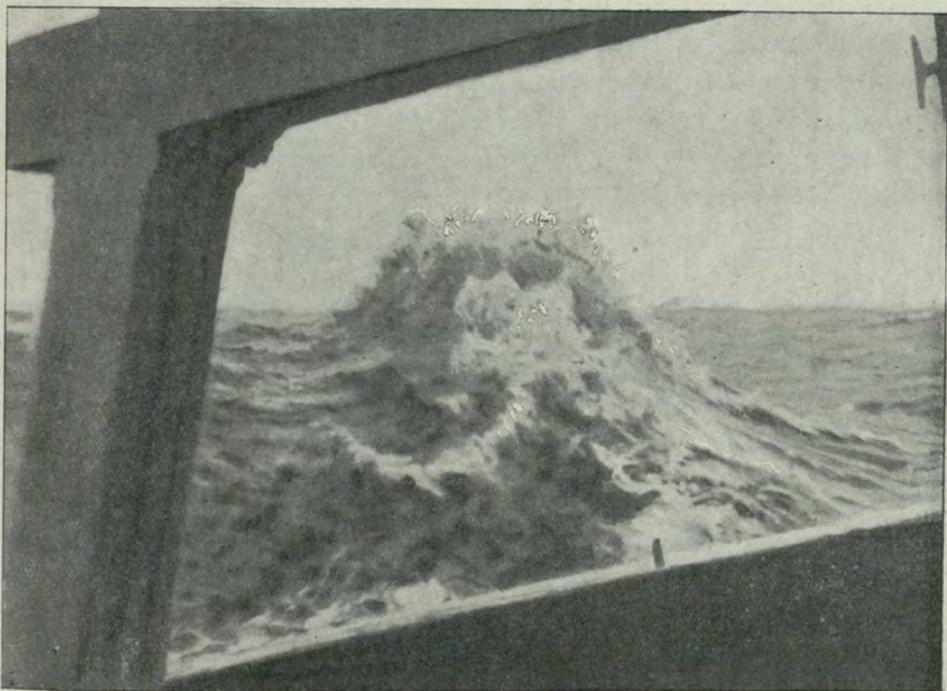
Pour comprendre les cyclones.

Calquer puis découper le schéma du tourbillon qui est dessiné à droite dans la figure. Placer le centre de ce schéma à l'extrémité inférieure du trajet du cyclone et le faire glisser en suivant le sens de la flèche, en ayant bien soin de maintenir toujours le N. en haut, le S. en bas et la ligne qui les joint parallèle aux bords latéraux de la carte.

On se rendra ainsi compte des variations de vent que percevront les caravelles suivant la position qu'elles occupent à main droite (zone dangereuse), ou à main gauche (zone maniable) de la trajectoire.

Les dimensions de ces bourrasques sont souvent considérables et peuvent couvrir un espace comprenant de 15 à 20 degrés de latitude.

Si les cyclones prennent toujours naissance dans la même zone de la région torride, les origines des bourrasques sont en des points très divers des régions tempérées. Effets de causes analogues, moins nettes, elles sont aussi moins brutales. Les cyclones sont des types schématiques ; les bourrasques en sont les formes frustes et géné-



Vague pyramidale photographiée sur le « Pourquoi pas »
dans le centre d'un cyclone

ralement atténuées. Elles-mêmes varient à l'infini comme étendue, violence, rapidité de déplacement, fréquence, forme. Elles peuvent se suivre en chapelet, parfois deux bourrasques voisines se rapprochent et se confondent ; la masse en mouvement peut être circulaire, irrégulière, boursouflée, ellipsoïdale, et sa marche d'une extrême lenteur ou d'une rapidité extraordinaire.

Ces bourrasques sont les coups de vent habituels, plus ou moins violents, que nous subissons en France. Le vent souffle pendant quelque temps du Sud, quelquefois même du SE., puis prend de la force en venant du SW. avec ciel chargé et pluie ; après un temps plus ou moins long, parfois dans un grain violent, la saute au NW. se produit en même temps que le ciel claircit. Ceci, comme dans les cyclones, est l'œil de la tempête, mais cette clarté du ciel peut ne pas coïncider exactement avec le centre du phénomène. Le vent souffle alors avec violence dans la nouvelle direction, tandis que le baromètre remonte. Si le vent tourne au Nord puis au NE., le beau temps revient, tandis que si, suivant l'expression des marins, le vent recule, c'est-à-dire retourne vers le Sud, en passant par l'Ouest, une nouvelle dépression arrive et le mauvais temps recommence.

On pourrait appeler ces bourrasques des formations cycloniques, mais, confondant la cause avec l'effet, on les nomme généralement des dépressions.

Les signes précurseurs sont d'ailleurs identiques ; si, dans les vrais cyclones, ils sont schématiques comme le phénomène lui-même, ils sont frustes pour les bourrasques et peuvent se résumer ainsi : une houle souvent en sens opposé de la direction du vent régnant, ou nullement en rapport avec sa force, précède tout autre signe, en créant quelquefois une mer étrange et tourmentée ; le baromètre cesse son mouvement régulier et baisse rapidement, le ciel prend un aspect particulier et le phénomène éclate au bout d'un temps plus ou moins long. Tonnerre et éclairs sont rarement observés dans le corps même d'une formation cyclonique, alors qu'ils sont au contraire fréquents dans les « faubourgs » de la masse tourbillonnaire. Dans les régions tempérées, les éclairs, au NW. ou au NE., sont les signes à peu près certains d'un coup de vent qui pourra venir du cap opposé.

La « Niña » dans la tempête.

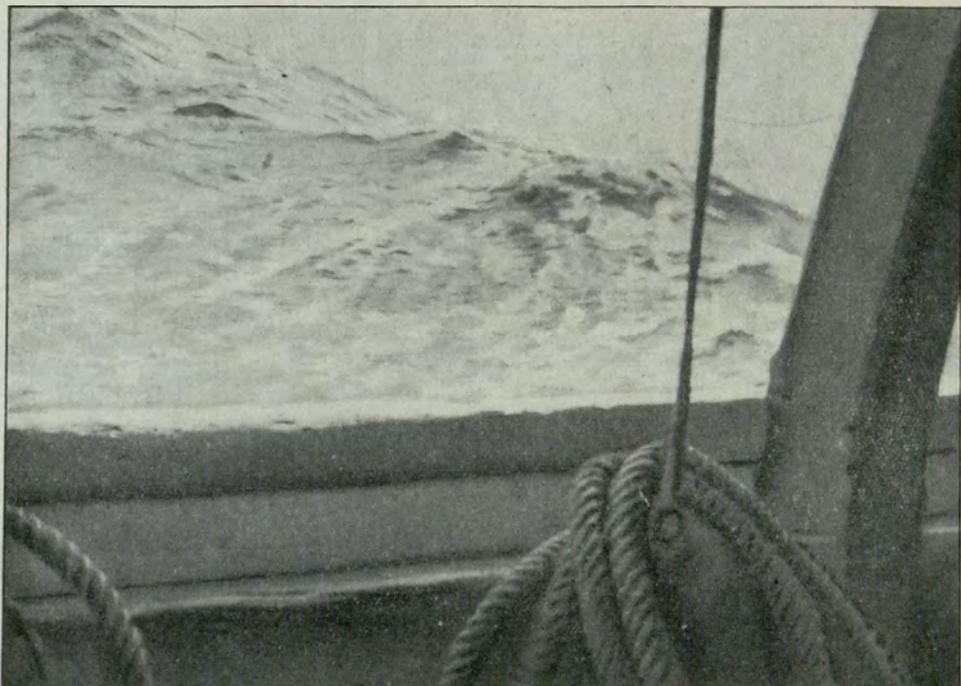
Or, après avoir éprouvé la « grosse mer », c'est-à-dire la houle prémonitoire, le 12 février, l'Amiral nous dit que « *des éclairs partirent trois fois du NNE. et que c'était l'annonce d'une grande tempête qui devait venir de ce côté ou du côté opposé* ». Il eut à « *lutter contre l'impétuosité des vents et des vagues d'une grosse mer agitée par la tempête... la mer devint terrible et les ondes, qui se croisaient, tourmentaient (atormentaban) les navires* ».

Ce croisement des houles, soulevées par la proximité de l'action des différents vents, est bien caractéristique des formations cycloniques. Pendant la nuit du 13 au 14 février, « *le vent augmenta encore, les vagues étaient épouvantables ; venant des deux côtés opposés, elles se croisaient et paralysaient la marche du vaisseau, qui ne pouvait ni avancer ni sortir du milieu d'elles* ».

Après avoir fui la veille « *à mâts et à cordes* », c'est-à-dire à sec de toile, devant cette mer affreuse, « *l'Amiral avait fait réduire, autant que possible, la grand'voile afin qu'elle ne pût produire d'autre effet que celui de retirer son bâtiment du milieu des flots* ». Ceci équivaut à dire que la *Niña* « prit la cape ».

On se résout à adopter cette allure quand le vent et la mer sont devenus tellement forts que l'on ne peut plus conserver les voiles habituelles ni continuer sa route sans danger. Prendre la cape, c'est tenir le navire à peu près vent de travers en ne conservant que quelques voiles résistantes, de telle sorte que par l'action du vent sur ces voiles, sur la coque et sur le fardage, le navire ne fasse guère que dériver latéralement avec une vitesse en avant presque nulle. En dérivant ainsi fortement, il crée au vent à lui un remous protecteur et les lames en venant se briser dans ce remous n'atteignent pas le bâtiment.

Si la cape est insuffisante pour sauver le navire, il ne reste plus que la ressource de « la fuite ». Or, « *la mer devenait de plus en plus grosse et le vent de plus en plus violent. Voyant le danger aussi imminent, la Niña se mit à courir en poupe où le vent la portait, parce qu'il n'y avait pas d'autre parti à prendre* ». Mais un navire en fuite doit conserver



Grande vague de cyclone photographiée sur le « Pourquoi pas ? »
après le passage au centre.

assez de voilure pour avoir un peu de vitesse propre, non seulement afin de pouvoir gouverner et prendre convenablement la lame par l'arrière ou la hanche, mais encore, par sa marche dans le même sens, diminuer d'autant la violence de l'attaque du vent. Aussi, « *l'Amiral tenait toujours sa grande voile établie afin que le vaisseau pût sortir du milieu des flots qui le couvraient en se croisant, et qui menaçaient de le*

submerger. Lorsque la Niña mit en fuite, la caravelle Pinta, que montait Martin Alonso Pinzon, se mit à courir aussi ; mais elle disparut bientôt quoique toute la nuit l'Amiral lui fit des signaux, et qu'elle lui répondit jusqu'à ce qu'elle en fut empêchée probablement par la force de la tempête et par son éloignement de la route que suivait l'Amiral ».

Nous ne voulons pas insinuer que Martin Alonso Pinzon abandonna volontairement son chef une seconde fois, dans le danger, bien que sa conduite antérieure autorise cette accusation ; nous admettrons qu'il s'est trouvé dans l'impossibilité de faire autrement, étant parti des Antilles — par sa faute — avec un mât en mauvais état.

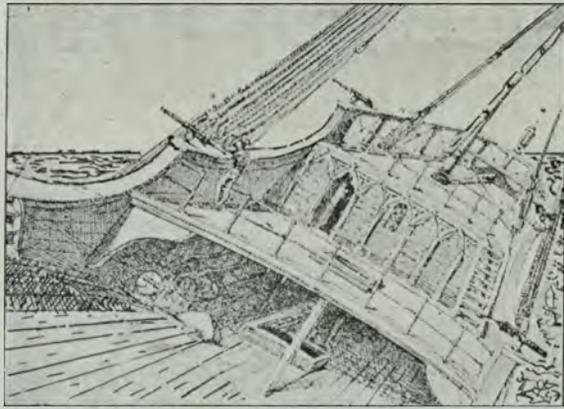
« Par suite de la consommation des vivres, de l'eau et du vin, le vaisseau était très lège » ; ce mal fut réparé en remplissant d'eau de mer, « aussitôt que cela fut praticable, les pipes vides ».

Ayant ainsi tenté tout ce qui était au pouvoir des hommes, l'Amiral s'adressa à Dieu et ordonna de tirer trois pèlerinages individuels au sort, avec des pois chiches dont l'un était marqué d'une croix ; on fit ensuite un vœu général par lequel l'Amiral ainsi que tout son équipage s'engageait, *« dans la première terre où ils arriveraient, à aller tous en chemise et processionnellement, faire une prière dans une église sous l'invocation de Notre-Dame. Outre les vœux généraux, ou faits en commun, chacun faisait en particulier son vœu parce que personne ne croyait échapper ».*

La grande et toute naturelle préoccupation de Christophe Colomb était que sa découverte ne pérît pas avec lui. *« Plein de cette pensée, il chercha les moyens d'apprendre à Leurs Altesses la victoire que le Seigneur lui avait fait remporter en lui faisant trouver dans les Indes tout ce qui était le but de son voyage... A cet effet il prit un parchemin et y écrivit tout ce qu'il put sur les découvertes dont il était l'auteur et pria instamment celui qui le trouverait, quel qu'il fût, de le porter au Roi et à la Reine. Il enveloppa ce parchemin dans un grand morceau de toile cirée, ferma hermétiquement ce paquet, l'attacha solidement, se fit apporter une grosse barrique de bois et l'y mit. Il le fit ainsi jeter à la mer ».*

Une autre barrique contenant un document semblable fut placée sur le château-arrière et fixée à une longue ligne, pour être retrouvée au cas où la *Niña* viendrait à chavirer sans couler.

Ces barriques ne furent jamais repêchées... mais H. HARRISSE, toujours avec humour, cite José Maria Asensio, racontant sérieusement en 1892, dans sa *Vie de Christophe Colomb*, que le navire *Chieftain*, de Boston, qui draguait le 27 août 1852, vers midi, sur la côte du Maroc pour prendre du lest (?), trouva un coffret renfermant une



Coup de roulis, dessin superposé à une photographie du « Pourquoi pas ? »

noix de coco ; cette noix contenait le parchemin relatant la découverte des Indes, de la main de Christophe Colomb. Un libraire de Gibraltar en aurait offert 100 dollars, mais le matelot d'Auberville qui le détenait les refusa et a peut-être encore le document, s'il est toujours de ce monde.

D'autre part, un quotidien de Mexico, paru il y a environ un an, annonçait que M. Angel Delmote, habitant les faubourgs de Mexico, possédait le journal de Christophe Colomb trouvé en mer dans une bouteille. Ce parchemin enluminé, écrit en lettres gothiques, très

détérioré, avait été acheté par son propriétaire actuel à un Juif de La Havane. Le professeur J. Barnouw, de l'Université de Columbia, appelé à l'identifier, constata que la forme des lettres ainsi que les termes employés correspondaient au XVIII^e siècle et que cet ersatz-document était écrit en... allemand.

Mais revenons à la *Niña*, toujours en fuite devant la tempête. « *Les averses et les bourrasques (évidemment le grain classique) qui survinrent quelque temps après changèrent* » le vent, qui se tourna à l'Ouest. Ayant amené la vergue de grand'voile qu'il craignait de voir tomber en bas, l'Amiral remit en fuite dans la direction nouvelle sous la misaine, qui est certainement la meilleure voilure pour cette allure.

Peu de temps après, « *le ciel commença à se montrer serein vers la partie occidentale de l'horizon* » : c'était l'œil de la tempête et la *Niña* passait dans la zone maniable. Le vent se leva de ce côté : « *la mer était encore très grosse et très agitée, cependant elle s'abaissait un peu et on put faire un peu plus de voilure* ». Le vent continua à tourner classiquement par le Nord et il « *ne tarda pas à passer à l'Est Nord-Est par la proue, et la mer venait toujours très grosse du côté de l'Ouest* ».

L'équipage aperçut bientôt la terre et trois jours après, le 18, en tirant des bordées, on y parvint enfin.

Il s'agissait, comme le croyait bien l'Amiral, d'une des Açores, l'île Sainte-Marie, la plus Sud du groupe.

Dans l'Atlantique Nord, revenant du Groënland il y a de cela fort peu de temps, nous fûmes assaillis par une dépression qu'une annonce du bulletin météorologique britannique, lancée par la T. S. F., nous avait fait prévoir et que la chute de nos baromètres enregistreurs avait d'ailleurs confirmée. Ce sont là deux moyens qui manquaient à Christophe Colomb, mais si nous avons à raconter ce « coup de chien », nous pourrions nous servir de la description qu'il donna, jusque dans le détail des manœuvres. Cette dépression, ni la première ni la plus violente que nous ayons traversée, nous intéressa par sa similitude avec celle que subit l'Amiral des Océans. Bien que

notre navire, trois-mâts barque à faible machine auxiliaire, fût beaucoup plus un voilier qu'un vapeur, nous bénéficions des progrès accomplis pendant cinq siècles et d'un matériel ultra-solide, mais nous avons pu nous rendre compte de ce que devait être l'épreuve supportée par la petite *Niña*, et de quelle trempe étaient les hommes qui affrontaient ainsi les colères de la Mer Ténébreuse.

L'arrivée aux Açores puis à Lisbonne.

Sainte-Marie des Açores ne possède aucun port sérieux et le temps n'était toujours pas beau ; la *Niña*, cependant, mouilla en rade foraine.



La petite *Niña* arraisonnée par un *nao* portugais en arrivant à Lisbonne, gravure de Gustave Alaux.

La Castille étant en paix avec le Portugal, il n'y avait aucune raison de craindre un mauvais accueil, et la moitié de l'équipage débarqua pour accomplir son vœu, tandis que Colomb attendait son retour pour faire de même avec le reste.

Le Capitaine de l'île, Juan de Castaneda, retint cependant les pèlerins prisonniers et tenta, heureusement sans succès, de faire débarquer l'Amiral.

Obligé de dérader, Colomb chercha en vain un abri dans le voisinage et n'ayant plus que trois vrais marins à bord, il dut revenir à son précédent mouillage. Après menaces et discussions, on finit par s'entendre avec les Portugais, et les prisonniers furent relâchés.

Le 24 février, l'Amiral mouilla dans un endroit qu'il croyait convenable « *pour prendre des pierres afin de lester son navire* », mais la houle ne permit pas à la chaloupe d'aller à terre. Le vent étant favorable pour se rendre en Castille, la *Niña* appareilla comme elle était et gouverna à l'Est. Elle fit bonne route pendant trois jours, puis fut bafouée par des vents contraires et variables pendant trois autres. Du 2 au 3 mars, on marcha en direction, dans de bonnes conditions, mais ce dernier jour, une nouvelle dépression tomba sur la caravelle, emportant toutes les voiles établies et la mettant dans un péril imminent.

On fuyait de nouveau, à sec de toile, quand la terre apparut droit devant, et l'on fit tant bien que mal un peu de voilure pour capeyer jusqu'au jour. L'Amiral reconnut alors la terre « *qui était la roche de Cintra, située près du fleuve de Lisbonne, dans lequel il se détermina à entrer parce qu'il n'avait pas d'autre voie de salut, tant était terrible la tourmente qui avait lieu sur la ville de Cascaes, située à l'embouchure du fleuve* ».

Christophe Colomb mouilla donc le 4 mars dans le Tage, devant Rastelo, « *où il apprit, des gens de mer qui s'y trouvaient, qu'il n'y avait jamais eu un hiver si fécond en tempêtes ; que vingt-cinq bâtiments avaient péri sur les côtes de Flandre, et qu'il y en avait d'autres dans les ports de cette province qui, depuis quatre mois, n'en pouvaient sortir* ».

Le lendemain, Bartolomé Diaz, patron du grand vaisseau portugais mouillé lui aussi dans le Tage et jouant évidemment le rôle de stationnaire, arraisonna la *Niña* et voulut exiger que Colomb vînt « rendre compte » à bord. Celui-ci refusa, excipant de sa situation d'Amiral ; la discussion s'engagea et les choses allaient mal tourner, quand il fit enfin ce qui aurait tout arrangé dès le début : il montra ses papiers, satisfaisant ainsi aux exigences des règlements et de l'administration, qui sont de tous les siècles et de tous les pays. Aussitôt Alvaro Danco, le capitaine du navire de guerre portugais, informé par son subordonné, « *se rendit à la caravelle dans le plus grand ordre, au son des tim-*

bales, des trompettes et des fifres », pour rendre les honneurs à l'Amiral des Océans de Castille, et se mit entièrement à sa disposition. Que de fois, mouillant devant un port militaire étranger, n'avons-nous pas reçu la même visite et entendu la même déclaration, courtoise et sincère, après les mêmes formalités remplies !

Colomb fut désormais traité comme les explorateurs de tous temps ; les visiteurs en grand nombre envahirent la *Niña*, qui devint un but de promenade pour la population. Tout le monde voulait voir les Indiens, les perroquets, les bibelots rapportés ; des questions nombreuses et souvent oiseuses durent être posées, permettant à l'équipage de donner libre cours à son imagination. Chacun s'émerveilla qu'un bateau aussi petit ait pu traverser une mer aussi grande.

Le Chef de l'Etat, le Roi João II, ordonna que ses arsenaux donnassent à l'Amiral tout ce qu'il pouvait désirer, le considérant, avec tous ceux de son navire, comme ses hôtes pendant leur séjour. Oubliant les différends survenus huit ans auparavant, il fit venir Colomb à la Cour et lui ménagea une magnifique réception. La Reine à son tour tint à le recevoir au monastère de Saint-Antoine, près du village de Villafranca où elle se trouvait. Les souverains lui offrirent enfin de le faire conduire par terre et à leurs frais en Castille. En vrai marin, Colomb, désireux de revenir sur son navire, refusa et appareilla le 13 à huit heures du matin.

Le retour en Espagne et le triomphe de Colomb.

Après une traversée sans incident, le 15 mars, « *au lever du soleil, il était à la hauteur de Saltes, et il entra vers midi, avec la marée montante, jusque dans ce port, d'où il était parti le 3 août de l'année précédente* ».

L'absence totale de l'expédition avait donc été de huit mois et douze jours. La traversée d'aller avait nécessité quarante-trois jours de mer et celle de retour en demanda quarante-quatre.

Par un de ces hasards comme on en rencontre quelquefois, la *Pinta* disparue depuis le 13 février arriva à Saltès quelques heures après la *Niña* (1). Poussée par la tempête, elle avait atterri au port galicien de Bayonna près de Pontevedra. De là, M. A. Pinzon avait écrit aux Rois Catholiques. Ni sa lettre, ni la réponse que lui fit la Reine n'ont été conservées. Nous remarquerons simplement que son débarquement passa inaperçu et que ce « lieutenant transfuge et de mauvaise foi », comme le dit le très impartial H. HARRISSE, « mourut peu de temps après de dépit »... à moins que ce ne fût simplement de maladie ; peu importe, d'ailleurs.

Certains, nous l'avons déjà dit, ont voulu opposer M. A. Pinzon à C. Colomb. Les uns, affligés de ce triste état d'esprit poussant à haïr tout ce qui est grand, cherchent à rabaisser l'Amiral dont on a trop parlé à leur gré ; d'autres s'imaginent satisfaire l'amour-propre de l'Espagne en prouvant que le Nouveau Monde a été découvert par un Espagnol.

C'est bien mal connaître le caractère chevaleresque de ce pays généreux et c'est même lui faire injure.

N'est-ce pas d'ailleurs un magnifique titre de gloire pour une nation d'avoir justement reconnu la valeur extraordinaire de cet homme, de l'avoir compris, accueilli, soutenu, alors qu'il était un étranger ?

M. A. Pinzon aurait toutefois pu trouver place dans les plus belles pages de l'Épopée de Colomb et tant que nos connaissances se limitaient aux récits classiques, nous rapprochions assez volontiers dans notre admiration les noms du chef et du lieutenant.

(1) Sans vouloir faire la moindre comparaison, nous rappellerons que lors de la mémorable expédition de Nansen au pôle Nord, après s'être séparés pendant une année et avoir suivi des routes opposées, le « Fram » commandé par Sverdrup arrivait à Christiania le même jour que le fameux explorateur. Dans l'Antarctique, la corvette de la République Argentine « Uruguay » arriva à Snow Hill au secours de Otto Nordenskjöld le jour même où divisés en trois escouades qui s'étaient perdues de vue depuis plus d'un an et ignoraient réciproquement leur sort, les membres de l'expédition se trouvaient tous réunis par le hasard.

Mais les détracteurs qui ont voulu abaisser Colomb pour élever M. A. Pinzon ont eu le tort de trop attirer l'attention sur ce dernier. Sans exhumer les ragots, sans se livrer à des hypothèses gratuites ou à de l'acrobatie psychologique, les faits reconnus et admis suffisent amplement à justifier une mauvaise opinion.

Martin Alonso Pinzon avait, nous affirme-t-on, les connaissances professionnelles, l'influence, l'autorité, l'argent, les navires, le personnel, suffisants et au delà, pour armer lui-même cette expédition.



Colomb triomphant, gravure de de Bry.

Il avait trouvé au Vatican, prétend-on encore, des renseignements et une carte qui semblaient devoir le conduire aux îles inconnues et à Cypango. Il avait donc tout — mais il n'est pas parti, sinon à la remorque du Génois qu'il méprisait tant et dans lequel il n'aurait jamais eu confiance !

Pendant la traversée d'aller, il ne commit que des erreurs et des fautes et empêcha son chef de découvrir directement le continent du Nouveau Monde. Il fut une cause perpétuelle de discorde.

En pleine expédition, devant l'inconnu des hommes et des éléments, par simple esprit de lucre, il abandonna ses compagnons,

déserta son poste, courut à l'insuccès et revint tout penaud — mais à cause de cette fugue honteuse, 42 hommes abandonnés sur la côte d'Hispañola trouvèrent la mort.

Au cours de la traversée de retour, il ne sut pas rester auprès de la *Niña* surchargée de monde et en danger.

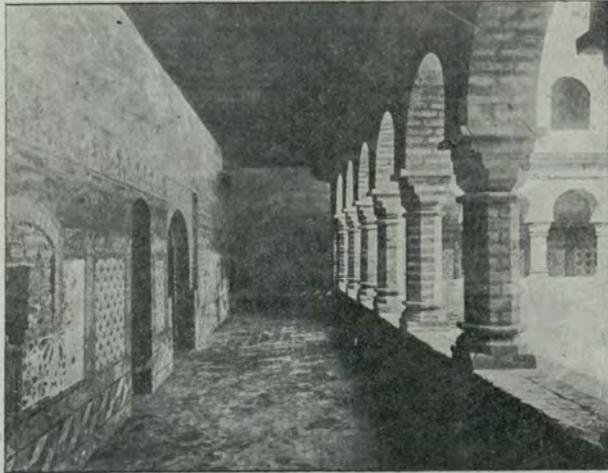


La chapelle de La Rabida, où Colomb offrit un cierge de 5 livres à la « Benoïste Vierge Marie » (à droite de l'Autel).

On nous rabâche que c'était un admirable marin ; nous voulons bien le croire, mais il n'a guère montré ses qualités pendant cette expédition et il apparaît plutôt comme un aventurier intéressé, brouillon, égoïste et sans scrupules.

Tous les pays du monde ont leur M. A. Pinzon et ne s'en vantent pas, mais un seul peut s'enorgueillir d'avoir adopté Christophe Colomb. Le nom de ce grand navigateur et celui de l'Espagne rayonneront dans l'histoire, toujours indissolublement unis, pendant les siècles et les siècles.

En débarquant à Palos, où la population l'accueillit avec une sorte de délire, Colomb qui, pendant la tempête du 14 février, avait tiré le



Le cloître de La Rabida où Colomb se reposa à son retour.

pois-chiche marqué d'une croix, alla, en conséquence, accomplir le vœu en portant un cierge de cinq livres à la Très Sainte et Benoïste Vierge du Couvent de la Rabida. Il s'enferma pendant sept jours avec ses amis le Prieur Juan Perez et le Père Marchena. Il fit ainsi une sorte de retraite conforme à ses goûts religieux, et trouva le meilleur moyen de mettre de l'ordre dans ses rapports et dans toutes les affaires concernant son retour, protégé derrière les murs inviolables du monastère des visites officielles ou officieuses des curieux et des importuns.

Par lettre adressée à « Don Christoforo Columbo notre Amiral de

la Mer Océane Vice-Roi et gouverneur des Iles découvertes dans les Indes », il fut appelé d'abord à Séville afin de rendre compte de ses découvertes et recevoir des ordres pour une nouvelle expédition ; mandé à Barcelone, il y fut le héros d'une réception émouvante. Après avoir assisté à un *Te Deum laudamus*, le Roi et la Reine le comblèrent d'honneurs et de faveurs.

En même temps que le traité de Santa-Fé fut confirmé, les souverains lui accordèrent, le 20 mai 1493, des lettres de noblesse (1). Son blason contenait au premier, le château de Castille sur champ de sinople ; au second, le lion de Léon pourpre sur champ d'argent avec langue de sinople ; au troisième, des ondes d'azur parsemées d'îles d'or ; le quatrième champ restait réservé « à vos armes que vous aviez coutume de porter ».

Colomb, fort embarrassé parce qu'il n'avait jamais porté d'armes, bien qu'il l'ait laissé supposer, présenta un écusson des plus fantaisistes, composé d'une bande d'azur coupant diagonalement de droite à gauche un champ d'or au chef de gueules.

Les origines plébéiennes de Christophe Colomb ne lui ayant pas infusé le respect absolu du blason, il modifia plus tard naïvement et puérilement celui qui lui avait été octroyé. Dans le frontispice du cartulaire original, dressé sous ses



Colomb reçu par les Rois Catholiques à Barcelone, gravure de Gustave Alaux.

(1) El castillo de color dorado en campo verde en el cuadro alto a la mano derecha, y en el otro cuadro alto a la mano izquierda un Leon de purpura en campo blanco linguando de verde, y en el otro quadro bajo a la mano derecha unas islas dorados en ondas de mar y en otro quadro bajo a la mano izquierda las armas vuestras que soliadès tener.

Blason de Christophe Colomb selon les lettres patentes du 20 mai 1493.

yexn à Séville en 1502, on le retrouve arrangé à sa façon ; quelques couleurs sont modifiées pour donner à l'ensemble un aspect royal : le château est sur champ de gueules, le lion est brun sans langue verte ; au troisième, les côtes d'une terre ferme sont ajoutées aux îles et au quatrième sont cinq ancrs d'or sur champ d'azur, emblème de l'Amiral de Castille, tandis que ses armes propres sont en pointe dans un écu renversé.

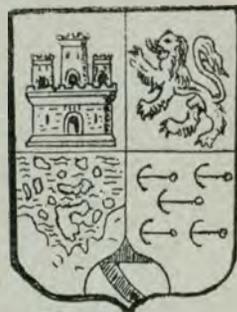


Le blason octroyé
à Colomb par les Rois
Catholiques.

En ce qui concerne la jolie devise que tout le monde connaît « Por Castillo y por Leon, Nuevo Mundo hallo Colon — Pour Castille et pour Léon, Nouveau Monde trouva Colomb » — si l'Amiral des Océans la rêva peut-être, il ne la connut jamais et moins encore la transformation ultérieure de « hallo » en « dio », c'est-à-dire de « trouva » en « donna ».

Colomb était l'homme illustre du jour, il subit les fatigues et les obligations des interviews, des réceptions et des banquets ; les uns l'invitaient par curiosité et en témoignage d'admiration sincère, les autres par snobisme, pour offrir à leurs invités le plat à la mode. Les femmes lui faisaient mille agaceries, les petits garçons le regardaient avec des yeux ronds, un peu déçus de le voir habillé comme tout le monde, sans plumes de perroquet ou d'aigle sur la tête et sans anneau dans le nez.

C'est à un solennel banquet, donné en son honneur par Son Eminence le Grand Cardinal de Mendoza, que se place l'incident de l'œuf, trop classique pour que nous le relations à nouveau. Le banquet chez le Cardinal eut certainement lieu, et peut-être aussi l'histoire de l'œuf, celle-ci, en tous cas, n'est pas une invention Colombienne. Bien avant 1493,



Le blason modifié
par Colomb lui-même.

c'était une « blague » de rapin attribuée à un des plus célèbres d'entre eux, Brunelleschi, mort en 1444, après avoir construit entre autres merveilles Santa Maria del Fiori et le palais Pitti à Florence.

* * *

Les découvertes de Colomb devaient forcément créer des complications diplomatiques entre le Portugal et le Royaume de Castille. Une bulle du pape Martin V avait donné à la couronne de Portugal toutes les terres qu'elle découvrirait depuis le Cap Bojador jusqu'aux Indes, et le Roi et la Reine de Castille s'étaient engagés en 1479 à respecter ces droits. Le Roi de Portugal João II argua de ce traité, et il s'ensuivit des négociations avec Ferdinand qui menaçèrent de se prolonger, chacun tenant à ses « points de vue ».

A cette époque, le Pape jouait le rôle de la Société des Nations et les Rois Catholiques hésitèrent d'autant moins à s'adresser à lui, qu'Alexandre VI, né à Valence, avait été sujet de la couronne d'Aragon. Le Saint-

Père, le 4 mai 1493, par la bulle « In coena Domini », mit fin aux contestations en traçant une ligne idéale « joignant le Pôle Nord au Pôle Sud en passant à 100 lieues à l'Occident de l'île Florès » (Açores). Tout ce qui se trouvait à l'Ouest de cette ligne devait revenir à l'Espagne, tout ce qui était à l'Est au Portugal (voir carte, page 107).

Or, ainsi que le fait remarquer le professeur belge L. Lagrange (1), cette ligne passait justement par le point de déclinaison 0° de



Le blason modifié
après la mort de Colomb.

(1) L. Lagrange, *Ciel et Terre*, III^e année, n° 12, 15 août 1882, Bruxelles.

l'aiguille aimantée, relevé pour la première fois par Christophe Colomb (1). Comme le Pape, avant de rendre son arrêt, correspondit avec le grand Navigateur, celui-ci ne manqua certes pas d'attirer son attention sur ce phénomène étrange ; cela explique le choix, autrement un peu arbitraire, qu'il fit des cent lieues à l'Ouest des Açores.

Finalement, le 7 mai 1494, les rois des deux nations s'entendirent à l'amiable et reculèrent cette ligne de démarcation à « 370 lieues



Colomb et l'histoire de l'œuf au banquet du Cardinal de Mendoza en 1493. Gravure de de Bry.

plus à l'Ouest », ce qui devait, six ans après, permettre aux Portugais de profiter des découvertes de Cabral. Ce navigateur, en effet, voulant doubler le Cap de Bonne-Espérance, poussa à l'Ouest sur le conseil de Vasco de Gama et le 22 avril 1500, en abordant à Itacolumi (Brésil), aurait découvert par hasard l'Amérique si C. Colomb ne l'avait fait avant lui.

(1) Voir page 109.

* * *

La période qui s'écoula depuis le retour de la *Niña* à Palos jusqu'au départ de Cadix de la 2^e expédition, fut le moment de la grande gloire de Christophe Colomb ; sa popularité dura juste 5 mois et dix jours.

LA DEUXIÈME EXPÉDITION

La préparation.

La première Expédition de Christophe Colomb fut connue en Europe grâce à un imprimeur de Barcelone qui tira, en quatre pages *in folio*, la lettre que l'Amiral écrivit à Luis de Santangel, intendant en chef du Roi et de la Reine Catholiques. Cette lettre se terminait, comme pourrait se terminer aujourd'hui un de nos rapports : « *Fait sur la caravelle, à la hauteur des îles de Canaries, le quinze février quatre-vingt-treize* ». Un addendum de quelques lignes écrit le 4 mars nous apprend qu'elle avait été envoyée « *d'ici, le port de Lisbonne* ». La publication de Barcelone fut réimprimée en format *in quarto* la même année, en Espagne.

Peu après, un certain Leandro Cosco traduisit en latin une autre lettre, rédigée en termes à peu près similaires, de Colomb à Don Raphaël Sanchez, trésorier des « invincibles Rois des Espagnes, Ferdinand et Isabelle ». Cette traduction fut imprimée à Rome en 1493 par Eucharius Argenteus, puis par des officines de Paris, de Bâle, d'Angers ; des éditions en italien et en allemand suivirent. Chose assez étrange, la lettre de Christophe Colomb ne trouva pas

d'éditeur en Angleterre, où l'on fut cependant toujours avidement curieux des aventures maritimes (1).

Le principe de la deuxième Expédition fut décidé tout naturellement, il fallait continuer les découvertes et mettre en valeur celles qui étaient faites.

Colomb aurait pu arguer de son âge déjà avancé et se borner à jouir de sa notoriété, de la situation acquise, des avantages qu'on n'aurait pas manqué de lui donner encore. S'il avait été tel qu'on a voulu le représenter, tout au plus serait-il parti pour gouverner « les îles découvertes dans les Indes », laissant à d'autres les risques des explorations nouvelles. Pas un instant il ne songea à l'une ou à l'autre solution.

Colomb était un marin, un explorateur, un idéaliste, et le rêve qu'il poursuivait domina tout. Sa vie avant 1492 semble le prouver, sa vie après 1493 l'affirme ; la recherche de l'or n'est pour lui qu'un tremplin, qu'un moyen de poursuivre son œuvre. Fanfaron du vice, pour mieux jouer son rôle, il veut se persuader à lui-même que son but est là. Ceci explique l'incompréhension des uns, la haine des autres.

Un explorateur de très modeste envergure se plaignait, il y a quelques années, de l'accueil réfrigérant trouvé auprès d'un ex-obligé de sa famille, occupant d'ailleurs une haute situation. « Voyons, lui répondit son interlocuteur — un des plus grands et beaux savants de notre époque — vous ne connaissez donc pas D... et ses semblables ? — Vous venez de faire quelque chose par vous-même et on parle de vous ; vous avez travaillé d'une façon désintéressée et vous aggravez votre cas en voulant recommencer ! D... ne vous le pardonnera jamais, et il ne peut vous considérer que comme un faiseur ou un imbécile. »

Donc, Colomb, à peine de retour, alors que les acclamations reten-

(1) Ces deux lettres se trouvent dans la traduction de M. F. de Navarette par Chalumeau de Verneuil et de la Roquette, *loc. cit.*

tissaient encore sur son passage, préparait et hâtait l'envoi d'une flotte aux Indes, assurant sa deuxième expédition.

Peu de temps après l'arrivée de la *Niña*, l'« Office des Indes » avait été fondé. C'est une habitude à l'issue des grandes guerres de fonder des Offices ; certains rendent de très grands services, les autres permettent de caser « convenablement » des fonctionnaires, quand ceux-ci n'ont pas pris les devants en créant la place pour l'occuper eux-mêmes.

Don Juan Rodriguez de Fonseca, archidiacre de Burgos, fut mis à la tête de celui-ci ; il passait pour un excellent administrateur et avait des goûts de luxe à satisfaire.

« Dans les salles somptueuses et closes du palais de Séville les rois, leurs conseillers et Don Juan de Fonseca élaborèrent les lois des vastes régions qu'ils ne connaissaient pas plus que les astres... Convertir les habitants à la sainte foi catholique, réserver le privilège de s'établir dans les îles aux Castellans, assurer le monopole du commerce à la couronne, tenir une comptabilité minutieuse de toutes les manifestations de la vie — voilà les règles que les souverains traçaient au découvreur » (1). Nous ajouterons, au génial rêveur.

Colomb ne perdit pas de temps, ne prit même pas l'équivalent du « congé de convalescence » classique, puisque arrivé en mars, il était prêt à repartir en septembre.

Cette fois, tout avait marché facilement ; ressources et hommes affluaient, il n'y avait qu'un trop grand embarras du choix. Qui ne voulait partir, en effet, à la conquête de l'or ? Ne l'oublions pas, répétons-le, même, car cela expliquera bien des choses : l'Espagne, tout juste sortie de la longue et pénible lutte avec les Maures, vivait en après-guerre. Les coffres de l'Etat étaient à un niveau très bas, la vie était chère, il y avait des nouveaux pauvres et des nouveaux riches ; jamais les besoins de jouissance, de plaisir, de dépense, de

(1) André de Hevesy, *loc. cit.*

luxe, n'avaient été poussés plus loin ; la morale et les scrupules étaient jugés apanages un peu ridicules des vieux démodés. Il fallait, non pas la richesse que peut donner le travail persistant, mais les ressources acquises rapidement, et voilà que là-bas on pouvait ramasser l'or à la pelle, l'or métal, l'or brutal, l'or de la brute ! Tous en avaient la certitude — sauf Colomb, qui cependant l'espérait pour matérialiser sa mission idéale et avoir un prétexte à la poursuivre et à conserver son autorité — excepté peut-être aussi la Reine qui

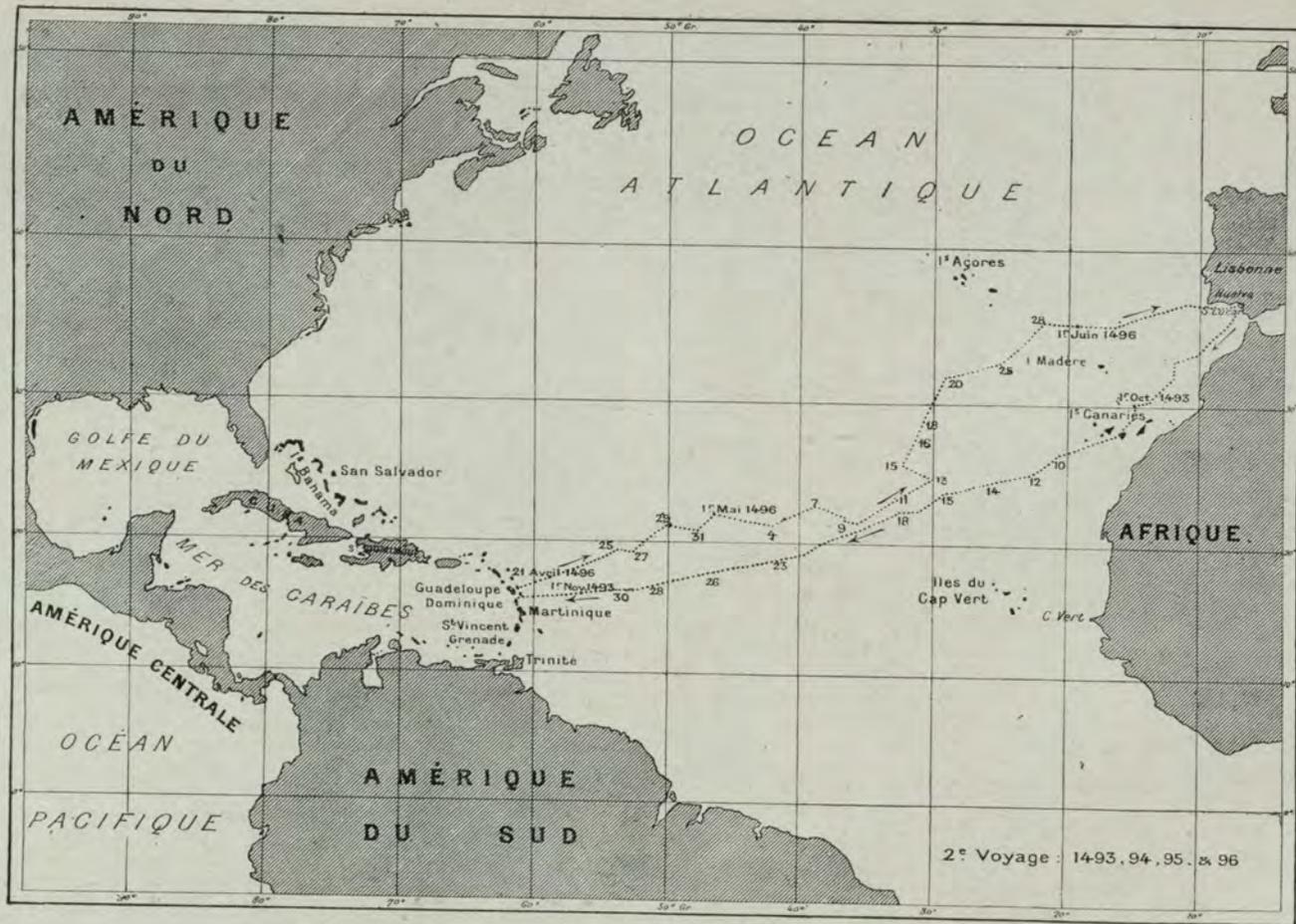


Le départ de la Flottille, gravure de Gustave Alaux.

escomptait avec raison que la valeur d'un sol ne se manifeste pas seulement par des mines.

Le duc de Medina Sidonia avança spontanément cinq millions de maravédís pour les frais de cette expédition. Les biens des Juifs bannis fournirent l'excédent, et une partie de leurs dépouilles, convertie en numéraire, fut versée à Juanoto Berardi, l'armateur qui équipait à Cadix la flotte destinée à cette entreprise.

Cette flotte comptait 17 navires, soit 14 caravelles et 3 caraques ou bâtiments de charge. L'effectif s'élevait à 1.200 hommes, sans compter les embarqués clandestins ou « par-dessus bord ». Ce chiffre était constitué par 500 marins dont 17 capitaines — évidemment au cabotage, puisqu'ils allaient effectuer leur premier voyage au long



2^e Voyage : 1493, 94, 95, & 96

Carte des trajets aller et retour de la 2^e Expédition.

cours — et 700 ouvriers et hidalgos. Hidalgos signifie « fils de quelqu'un », ce qui n'implique pas le mérite personnel.

Des chevaux, des chiens de combat, du bétail, furent logés tant bien que mal dans les navires ; la cargaison en dehors des vivres se composait de graines, de plantes médicamenteuses, de matériaux de construction et d'objets d'échange, tels que miroirs, verroteries, grelots, draps de couleurs, etc...

Christophe Colomb était accompagné par le Révérend Père de Marchena, son vieil ami du couvent de La Rabida, qui venait à titre de cosmographe et d'astronome. Ceci a été exploité pour chercher à démontrer l'insuffisance technique de l'Amiral (1) ! Il ne serait ni plus ni moins ridicule d'affirmer l'insuffisance de Dumont d'Urville — pour ne citer qu'un chef d'expédition — parce que son état-major comprenait des ingénieurs hydrographes !

Juan de la Cosa, le fameux pilote basque qui était à bord de la *Santa Maria* lors de la première expédition, embarqua de nouveau avec son ancien patron. L'estime qui les unissait se trouve ainsi démontrée, et un fait patent prouvera, quelques années après, que cette seconde collaboration ne modifia en rien les sentiments du pilote basque.

Nous avons remarqué qu'en 1492 aucun homme d'Eglise n'avait été embarqué et nous croyons en avoir donné la raison ; cette fois, douze missionnaires partaient pour les Indes, ayant malheureusement à leur tête, comme grand vicaire apostolique, le Père Boyl, moine aux basses intrigues, cruel et d'esprit étroit comme tous les sectaires, à quelque groupement qu'ils appartiennent.

Enfin Giacomo, le dernier né des frères de l'Amiral dont le nom fut transformé en Diego, partait aussi. Ouvrier cardeur lui-même, il sut s'instruire rapidement et a laissé le souvenir d'un lettré intelligent et doux, très religieux et bon jusqu'à la sainteté.

(1) H. Vignaud, *loc. cit.* ; Marius André, *loc. cit.*

Christophe Colomb mit son guidon et sa lanterne de poupe sur la *Marigalante*, le bâtiment le moins rapide de la flotte, sans doute pour mieux assurer la cohésion des autres unités en les obligeant à régler leur vitesse sur la sienne, et le 25 septembre 1493, tout étant paré, les dix-sept navires appareillèrent de Cadix.

Deux récits ont fait connaître cette expédition. L'un fut écrit en latin par Pietro Martire d'Anghiera, né en 1455 à Arona sur le Lac Majeur, d'une des plus illustres familles de Milan, et mort à Grenade en Espagne vers 1526 ; il ne faisait pas partie du voyage et rapporta les choses comme il les entendit raconter. L'autre fut rédigé par Chanca de Séville, nommé par ordonnance du 23 mai 1493 médecin de l'escadre de Colomb, puis par lettre du 24, notaire aux Indes, qui envoya par les vaisseaux de Torres, fin janvier 1494, une sorte de rapport aux membres du Chapitre de Séville. Les deux récits ne se contredisent en rien, mais celui du médecin, acteur et témoin, est naturellement considéré comme plus classique (1) ; malheureusement, aucun d'eux n'a été écrit par un marin à proprement parler, de sorte qu'en nous plaçant à notre point de vue très spécial, les détails techniques manquent et nous sommes la plupart du temps obligé de les deviner ou de les supposer.

La Traversée.

L'escadre, comme les caravelles de la première Expédition, fit d'abord route sur les Canaries. Après deux jours de bon vent, puis quarante-huit heures de calme, elle mit encore deux jours pour arriver à la Grande Canarie, où elle mouilla pendant 24 heures pour réparer (?) un des navires qui avait une voie d'eau. Quatre à cinq jours furent encore nécessaires, par suite du calme, pour atteindre

(1) Traduction de Navarette, *loc. cit.*

Gomère où se fit le plein de vivres, de bois et d'eau. Enfin, elle toucha à l'île de Fer où l'on se procura huit cochons à 4 fr. 50 pièce, et c'est ainsi que ces intéressants animaux purent faire souche importante au Nouveau Monde.

Le départ des Canaries pour la traversée eut lieu le 13 octobre. Colomb était trop sincèrement religieux pour être superstitieux, et on peut noter fréquemment qu'il ne craignait ni le vendredi ni le 13. Il ne semble pas non plus que la date de l'appareillage, l'anniversaire à un jour près de son débarquement aux Indes, soit autre chose qu'une coïncidence fortuite.

La traversée, favorisée par de jolies brises régulières, fut excellente. Colomb, la première fois, avait fait une route générale à l'Ouest et suivait à peu près le 28° de latitude Nord; voulant maintenant aborder aux îles situées plus au Sud et un peu plus à l'Ouest, qui lui avaient été indiquées par les Indiens, il adopta une route moyenne W. quart SW. demi-Sud qui, de son point de par-

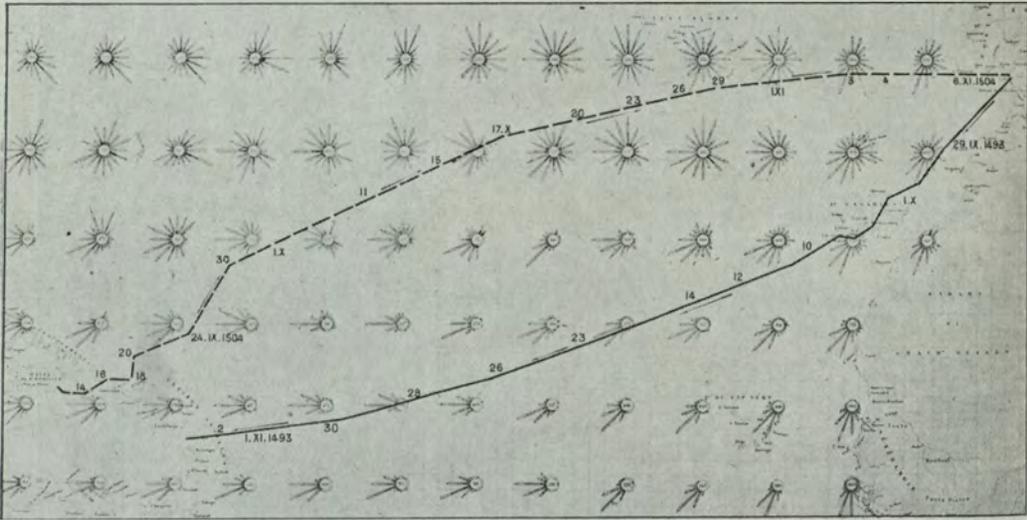


En route vers l'Eldorado.
gravure de Gustave Alaux.

tance situé sur le 28° de lat. Nord, l'amena à son point d'arrivée au 15°30' de lat. Nord. Ainsi, il navigua en plein domaine des alizés de NE. et « le premier dimanche après la Toussaint qui fut le 3 novembre, un moment avant le lever du soleil, un pilote du vaisseau Amiral s'écria : « Bonne nouvelle, nous tenons (tenemos) la terre ! » Le récit de Chanca, reproduit par de Navarette, porte *tenemos tierra* et le traducteur met : « nous avons la terre ». Nous rétablissons le mot *tenir*, traduction littérale de l'espagnol, car cette expression est très usitée encore aujourd'hui par nos marins français et fréquemment on

entend dire à bord de nos navires : « nous tenons la terre » ou encore, « ce coup-ci nous tenons bien la terre » (voir pages 207 et 212).

Chanca ajoute : « *Les pilotes de l'escadre comptaient depuis l'île de Fer jusqu'à la première terre les uns 800 lieues, les autres 780* », et il remarque avec raison que « *la différence n'était pas grande* ». Ces constatations prouvent encore une fois l'habileté extraordinaire des navigateurs de l'époque dans les évaluations de vitesse.

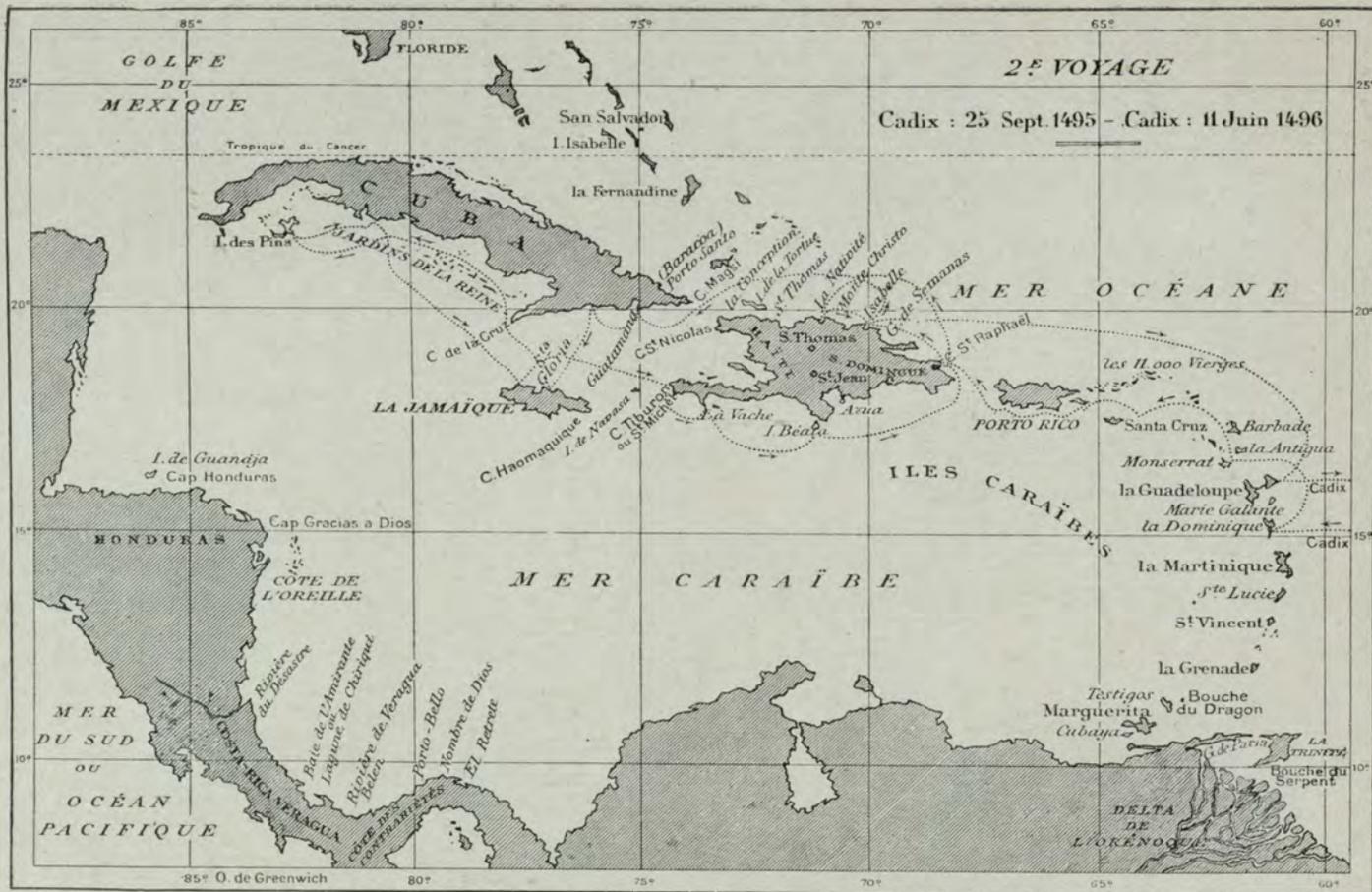


Itinéraires de la 2^e Expédition (aller) et de la 4^e (retour), tracés sur une carte des vents de Brault pour octobre, novembre et décembre.

La distance parcourue en ligne droite par l'escadre de Colomb depuis l'île de Fer était d'environ 2.450 milles marins actuels, soit 550 de moins que lors du premier voyage, et elle fut accomplie dans le temps relativement très court de 21 jours avec des caraques chargées et qui retardaient la marche des caravelles.

Les Caribes.

A l'île en vue, Colomb donna le nom de Dominique parce qu'elle



Carte de l'itinéraire local de la 2^e Expédition.

fut découverte un dimanche, peut-être aussi parce que son père le portait. Ce même jour on en aperçut une seconde qui fut baptisée Marigalante, du nom de la nef Amirale, « *puis dans la journée on en compta jusqu'à six* ». On débarqua alors sur Marigalante avec le protocole habituel pour prendre possession de tout l'archipel, et le lendemain sur la Guadeloupe où l'on fit connaissance avec les Caribes ou Cannibales, dont Colomb avait tant entendu parler par les Indiens d'Hispañola qu'il fut peu étonné de leurs mœurs.

Chanca nous donne des détails sur les coutumes très spéciales de ces anthropophages et Sébastien Munsteri, dans sa *Cosmographie Universelle* qui date de 1552, les confirme en les complétant. Nous ne pouvons certifier qu'ils soient absolument exacts, mais dans ce cas ils témoigneraient des habitudes d'ordre et de prévoyance des Caribes.

Notre ami le capitaine de vaisseau Capronnier nous assura, en tous cas, que les mêmes précautions n'étaient pas prises par les anthropophages qu'il fréquenta en Nouvelle-Calédonie. Il est vrai que les mœurs peuvent varier comme le goût puisque, contrairement aux Caribes, les néo-Calédoniens préféraient la chair de la femme à celle de l'homme, le foie étant considéré comme un mets des plus délicats.

Chanca et Sébastien Munsteri nous enseignent qu'aux Indes, après un raid victorieux chez les voisins, les morts étaient mangés immédiatement, puis un choix était fait parmi les prisonniers. « *Ceux qui ont barbe sont fendus en deux, tripes et membres mangés, le reste est*



Les Caribes,
gravure de Gustave Alaux

salé et séché comme nos saucisses et jambons. Les jeunes gens sont traités comme chapons et engraisés comme tels. Les jeunes femmes sont gardées pour la lignée » ; nous dirions « pour assurer le cheptel » puisque leurs enfants mâles devenaient à leur tour provisions de bouche, et les femelles, des productrices. Les vieilles femmes étaient utilisées comme servantes, de sorte que la crise domestique était facilement conjurée. Lorsque les os des victimes avaient été bien rongés, on en fabriquait des pointes de flèches ; ainsi rien n'était perdu.

Nous nous abstiendrons, par crainte de sortir du cadre de notre sujet, d'insister sur les considérants auxquels ces révélations sur « l'homme de la nature » peuvent donner naissance, dans les cerveaux moins préoccupés des applications pratiques que curieux de philosopher, surtout quand tout danger de devenir un participant passif ou même actif est écarté. Les esprits cultivant volontiers le paradoxe admettront que la guerre, ainsi envisagée, prend presque une allure rationnelle, puisque l'alimentation devient son unique but. Les belligérants n'ayant aucun intérêt à gaspiller les provisions de l'avenir, les hécatombes sont limitées et l'impérialisme n'est plus à craindre ; les annexions suppriment du même coup l'escompte d'une ressource alimentaire directement proportionnelle au chiffre de la population annexée.

Mais abandonnons ces « paradoxales utopies » pour revenir à la réalité.

Après avoir quitté la Guadeloupe, l'Amiral, se dirigeant vers le Nord-Ouest, favorisé par les vents régnants des régions Est, découvrit un chapelet d'îles et débarqua dans quelques-unes d'entre elles, notamment à Porto-Rico.

Le retour à Hispaniola.

Sans hésitation, ce qui prouve mieux que toutes les discussions que Colomb avait très suffisamment bien placé ses premières décou-

vertes, comme ses toutes dernières, l'escadre arriva le 22 novembre à l'île d'Hispañola, atterrissant un peu au Sud de son point de partance précédent.

Le 27, après avoir reconnu Monte-Cristi désigné par l'Amiral lui-même aux navigateurs comme un point remarquable, on se trouva devant la Navidad.

La garnison laissée dix mois auparavant à terre était munie d'artillerie, mais les deux coups de lombarde tirés par les navires restèrent sans réponse. En débarquant, on constata que le blockhaus était réduit en cendre et on trouva des cadavres un peu partout. La première tentative de colonisation au Nouveau Monde avait abouti à un désastre ; les Indiens avaient tout massacré.

Le cacique Guacanagri, l'ami des premiers jours, raconta qu'un roi plus puissant que lui nommé Caonabo en était la cause ; il prétendit même avoir été blessé à la cuisse en défendant les chrétiens, mais les médecins ne purent constater la vérité de son affirmation. Le Père Boyl voulut immédiatement faire exécuter Guacanagri ; l'Amiral s'y opposa, arguant qu'il était préférable de se ménager un allié tant que les preuves de sa félonie ne seraient pas démontrées. On apprit d'ailleurs avec certitude que le massacre des « Fils du Ciel », comme les Indiens appelaient primitivement les Européens, venait de ce que ceux-ci s'étaient conduits comme « des démons de l'enfer », pillant, volant et violant ; ils s'étaient fait haïr des Indiens et la discorde née dans leurs propres rangs en fit une proie facile.

De bonnes et utiles relations se renouèrent cependant avec Guacanagri ; en venant visiter les vaisseaux, celui-ci fut épouvanté par la vue des chevaux qui, avec les chiens de combat, devinrent la terreur des naturels, mais il facilita l'évasion de certaines Caribes emmenées prisonnières par Colomb et qui, quoique anthropophages, avaient su charmer le Cacique.

Colomb décida de construire une ville à peu près à la même distance à l'Est de Monte-Cristi que la Navidad en avait été à l'Ouest,

et le 6 janvier 1494, deuxième anniversaire du triomphe de la chrétienté à Grenade, la Grand'Messe fut célébrée à Isabela dans la première chapelle du Nouveau Monde.

Cependant, le désenchantement ne tarda pas à régner parmi les hidalgos et autres ; il fallait travailler, alors que l'on croyait n'avoir qu'à se baisser pour ramasser de l'or. L'état sanitaire devint franchement déplorable, aggravé par le mauvais état d'une grande partie des provisions emportées. L'expédition avait été équipée avec la liquidation des stocks de guerre et le contrôleur général Juan de Soria chargé de cette opération ne l'avait pas conduite avec une scrupuleuse honnêteté.

Colomb décida alors d'envoyer en Espagne douze de ses navires emportant des produits du pays et une grande partie des malades et des mécontents, parmi lesquels le Père Boyl ; celui-ci avait été le principal brandon de discorde par son caractère, son sacerdoce aurait dû faire de lui le prêtre de bonté, il fut le prêtre de combat.

La flotte appareilla le 12 février 1494 sous le commandement du gouverneur de la ville de Isabela, Antonio de Torres, nommé capitaine de la *Marigalante*.

L'Amiral avait remis une lettre à cet officier pour les Rois Catholiques, dans laquelle, en même temps qu'il leur rendait compte de ses faits et gestes, il soumettait à leur haute approbation ses décisions, ses projets et ses désirs et leur exposait ses plaintes concernant les fourberies des fournisseurs de vivres et le maquignonnage des chevaux livrés. L'original de cette lettre a été heureusement conservé (1). Elle est divisée en vingt-quatre petits chapitres et les réponses des Souverains sont en marge de chacun d'eux.

D'une très grande clarté, elle montre les très réelles qualités d'administrateur de Colomb, qualités qu'on lui a contestées !

Les réponses de Leurs Altesses sont, les unes très courtes, telles que :

(1) Traduction de Navarette, *loc. cit.*

« Il a bien fait » ou « C'est bien, et c'est ainsi qu'il devait faire » ; les autres assez longues, entrant dans les détails, et confirmant que des ordres ont été transmis à Fonseca pour que satisfaction soit donnée aux demandes de Colomb, celles concernant les « fourberies » témoignent de la colère des Souverains et contiennent la promesse d'exercer des poursuites. *Toutes, sauf une qui est réservée, sont nettement approbatives et favorables.*

Nous touchons ici à un point délicat de l'histoire de Colomb, car ses détracteurs, fermant les yeux sur ce qu'ils ne peuvent cependant ignorer, en profitent pour le déchirer à belles dents. Ce procédé, qui ne brille pas par l'élégance, contribuera facilement à la confusion de ces avocats unilatéraux.

Colomb avertit les Souverains qu'il envoie en Espagne « *des hommes, des femmes, des enfants et des petites filles* » cannibales. « *Leurs Altesses pourront les mettre entre les mains des personnes qui seront les plus capables de leur enseigner la langue, en les exerçant au service et en ordonnant peu à peu qu'on en ait plus de soin que des autres esclaves, afin qu'ils apprennent les uns des autres... ainsi ils abandonneront leur coutume barbare de manger leurs semblables... En comprenant la langue espagnole, ils recevront beaucoup plus tôt le baptême et assureront le salut de leur âme ; en outre, il en résultera un grand bien pour les peuples qui n'ont pas une semblable cruauté en voyant que nous avons saisi et mené en captivité ceux qui leur font du mal, et dont ils ont une si grande frayeur...* ». A ceci Leurs Altesses répondent « Que c'est très bien, et qu'il (l'Amiral) doit le faire ainsi ».

Mais dans le « Item » suivant, Colomb propose aux Souverains d'envoyer chaque année aux Indes des caravelles en nombre convenable « *pour y transporter des troupeaux et autres animaux et choses, afin de peupler les champs et de tirer parti du terrain. Ces troupeaux, etc... seraient vendus à des prix modérés pour le compte des porteurs, et on pourrait les payer avec des esclaves, pris parmi ces cannibales, hommes féroces, propres à tout, bien proportionnés et d'une grande*

intelligence et qui, lorsqu'ils auront perdu les sentiments cruels auxquels ils sont habitués, seront meilleurs qu'aucune autre espèce d'esclaves... Leurs Altesses pourraient établir des droits sur la vente à leur arrivée en Espagne ».

Christophe Colomb, gouverneur des Indes, proposait à ses Rois d'organiser la traite des Indiens et d'en faire profiter les caisses de l'Etat. C'est tout simplement abominable ; le fait que ce contingent d'esclaves devait être pris parmi les Cannibales ne tempère pas à nos yeux l'horreur de ce projet froidement exposé.

Toutefois, ceux qui se dressent en accusateurs de Colomb ne vont pas assez loin ; ce n'est pas contre lui seul, mais contre une bonne partie de l'Europe de cette époque, qu'ils devraient tonitruer et, dans les siècles qui suivirent, contre toute l'Europe ! Colomb par sa proposition, sans faire la moindre violence aux coutumes de son temps, montrait seulement qu'il cherchait à tirer tout le parti possible des pays qu'il avait découverts ; peut-être, s'il n'avait pas pensé à utiliser ces ressources un peu spéciales, l'eût-on accusé d'incurie et d'impéritie !

A la fin du xv^e siècle, l'esclavage existait en Europe, surtout dans les pays méditerranéens, où les « Sarrasins » venaient cueillir femmes et hommes pour les vendre sur leurs marchés. Les chrétiens, Espagnols, Portugais, Italiens usant largement de réciprocité, réduisaient en esclavage les musulmans dits prisonniers de guerre, et des corsaires naviguant sous pavillon de la Croix se livraient avec grands profits, spirituels et monnayés, à ce trafic. D'autre part, les Portugais, sans que personne y trouvât à redire, amenaient en esclavage des nègres de la Guinée. Juan de Fonseca, le directeur de l'Office des Indes, ne possédait-il pas huit cents esclaves !

Les Espagnols et les Portugais furent les derniers à pratiquer l'esclavage dans l'Ancien Continent, comme ils furent les premiers à l'importer dans le Nouveau. Las Casas l'organisa régulièrement dès le début du xvi^e siècle et, après avoir été un de ceux qui vitupérèrent le plus fort contre la traite des Indiens suggérée par Colomb,

proposa et obtint celle des noirs, pour le travail des mines et l'exploitation des terres !! Anglais, Hollandais, Français suivirent ce déplorable exemple.

Les accusateurs de cet Amiral du xv^e siècle crieraient peut-être un peu moins fort s'ils voulaient se souvenir que l'Angleterre n'abolit l'esclavage et la traite des noirs dans ses colonies qu'en 1833, et qu'il fallut en France la République de 1848, après les propositions du duc de Broglie en 1843, et l'intervention des Arago, Agenor de Gasparin, Wallon, Victor Schoelcher, pour arriver au même résultat ! Ils ne devraient pas non plus oublier que l'émancipation des nègres commença en 1884, au Brésil, grâce à l'empereur Dom Pedro, mais qu'elle ne fut définitive qu'en 1890. Et, ce n'est qu'après la guerre hispano-américaine de 1898 que l'esclavage fut totalement aboli à Cuba.

Christophe Colomb, en 1494, était blâmable, avouons qu'il était excusable ; s'il avait agi autrement, il aurait mérité cette béatification, demandée par de trop enthousiastes et partiaux admirateurs, que lui refusa justement un jugement le laissant homme de génie mais ne l'admettant pas comme Saint.

Les Rois catholiques, bien qu'on ait voulu le faire croire, ne répondirent pas à sa proposition en poussant des clameurs de réprobation, ils écrivirent simplement en marge : « On a suspendu ceci pour le moment, jusqu'à ce qu'on propose d'autre moyen dans l'île ; l'Amiral devra écrire ce qu'il pense à ce sujet ». C'est déjà très beau et nous espérons sincèrement, comme quelques chroniqueurs l'affirment, que cette restriction fut dictée par le cœur de la Reine Isabelle, qui n'aurait ainsi donné qu'une preuve nouvelle de sa grande bonté, étayée sur des sentiments d'humanité en avance de plusieurs siècles.

La flotte commandée par Antonio de Torres expédiée, Colomb commença à préparer son propre départ en exploration et, tandis que ses navires étaient en armement, une excursion fut conduite avec grand apparat dans l'intérieur de l'île. Elle aboutit à la décou-

verte d'une mine d'or assez riche près de laquelle on construisit une ville que l'Amiral nomma Saint-Thomas, pour confondre ceux qui avaient voulu toucher du doigt le précieux métal avant de croire à son existence.

C. Colomb découvre la Jamaïque et explore la côte SW. de Cuba.

Le 24 avril, Christophe Colomb appareilla avec la *Santa Clara*, qui n'était autre que la glorieuse petite *Niña* de la première expédition, le *San Juan* et la *Cordera*. Ces trois navires étaient des caravelles de



La découverte de la Jamaïque,
gravure de Gustave Alaux.

petites dimensions, l'Amiral restant fidèle à son principe que ce type de bâtiment était le plus approprié aux explorations côtières. Cinquante hommes de mer l'accompagnaient, dont le fidèle Juan de la Cosa. Il laissait à Isabela la *Gallega* et un autre navire, probablement la *Capitana*.

En partant ainsi, Colomb n'avait pu résister à sa passion de la découverte et à sa curiosité de marin. L'histoire du monde n'a pas eu lieu de s'en plaindre, mais le gouverneur des Indes eut tort d'abandonner la colonie à elle-même.

La saison était encore favorable, et les caravelles, profitant des vents portants, longèrent la côte Sud de Cuba, entrèrent en rade de Gutamano, atteignirent la côte Nord de la Jamaïque, mouillèrent dans le port de Santa Gloria et enfin à Puerto Bueno où on les caréna. Elles remontèrent ensuite vers Cuba et

s'insinuèrent entre un archipel d'îlots et de récifs et la côte SW. de la grande île. Colomb passa ainsi dans un fouillis d'îlots, et émerveillé par leur végétation luxuriante, les nuées de papillons et d'oiseaux et les « tortues émigrantes », il leur donna le nom de Jardins de la Reine.

A la mi-juin, il arriva à la hauteur de l'île de Pinos et alors, contrairement à son idée de 1492, il fut persuadé que Cuba était une partie du continent d'Asie. Il en prit possession, et devant le notaire Fernand Perez de Luna, tous durent jurer qu'ils partageaient sa conviction. Il fut spécifié en outre que quiconque prétendrait plus tard le contraire aurait la langue coupée et paierait une amende de dix mille maravédís s'il était officier, ou recevrait cent coups de fouet s'il était simple marin.

Était-ce une menace sérieuse ? ou une simple formule comme celle encore usitée de nos jours « qu'on me coupe la langue si je mens » ? En tous cas, elle ne fut pas mise à exécution. Mais il n'y aurait rien d'étonnant à ce qu'elle l'eût été ; à cette époque un peu rude, les fraudeurs du fisc, comme première et plus douce punition, n'avaient ils pas les oreilles coupées ? Si cette peine était actuellement appliquée, la mode des oreilles couvertes reviendrait certainement.

Il n'est pas nécessaire d'être un apologiste de Colomb pour excuser son erreur ; que l'on veuille bien jeter les yeux sur une carte et l'on se rendra compte qu'il ne s'en faut que de 105 milles pour que Cuba fasse partie du continent, et qu'il suffirait de 90 milles pour que la presqu'île de Floride fût une île !

Il est regrettable, cependant, que Colomb n'ait pas continué sa route, car en poussant de 100 milles à l'Ouest, il atteignait l'extrémité de Cuba, et avec 105 milles de plus, si les courants ne l'avaient pas drossé dans le golfe du Mexique, ce qui aurait encore mieux valu, il atterrissait sur la presqu'île du Yucatan.

Le 25 juin, le retour fut décidé et sans trop de difficultés on atteignit le cap de Crux au SW. de Cuba. Le 18 juillet on fit route sur la

Jamaïque, mais la saison était déjà très avancée ; Colomb était en plein « hivernage », époque des orages, des pluies, des coups de vent, même des cyclones. Les caravelles, en proie aux contrariétés de toutes sortes, notamment les vents debout, se trouvèrent dans les conditions les plus défavorables. Elles côtoyèrent cependant le Sud de la Jamaïque, parvinrent le 20 août au cap SW. d'Hispañola, explorèrent la côte Sud de cette île et rentrèrent à Isabela par l'Est, le 24 septembre, après cinq mois d'absence.

Aucune mine d'or n'avait été rencontrée, mais ceux qui reprochent le plus à l'Amiral d'en avoir tant cherché oublient de dire que, grâce à ce voyage, une île grande et riche avait été découverte et qu'un peu plus de 1.260 milles de côtes nouvelles avaient été explorées !

Christophe Colomb, terrassé par la fatigue, rentra à Isabela porté sans connaissance sur une civière. Pendant cette navigation si pénible, le Découvreur écrivit : « *Jamais rien, ni pour or ni pour argent, ne me ferait plus m'exposer à tant de soucis, car il ne se passe point de jour que je ne m'approche à tout moment de la mort !* » Nombreux sont les explorateurs qui ont écrit : « Jamais plus ... » sur leur journal intime et qui cependant, à peine de retour, ne pensaient qu'à repartir ! Colomb en fit ainsi.

Barthélémy Colomb.

Lorsque l'Amiral revint à la santé, la vue de son frère Barthélémy, récemment débarqué, le réconforta. Ayant l'esprit de famille très développé, il tenait plus aux honneurs et aux richesses pour ceux des siens qu'il en jugeait dignes que pour lui-même. Son affection, en l'espèce, était fort bien placée.

Comme il arrive fréquemment, ces descendants de plébéiens (nous dirions aujourd'hui de prolétaires) étaient loin d'être les premiers venus. L'aîné des quatre frères était génial et les deux qui vivaient

encore — Giovanni-Pellegrino était mort — avaient une incontestable valeur. Ainsi, grâce aux solides vertus d'un père sobre, travailleur, économe et avisé, sachant élever ses enfants, presque toute une famille passa dans « cette classe intermédiaire (nous dirions aujourd'hui bourgeoise) qui sauve les Etats en maintenant dans la cité l'ordre établi » (1).



Barthélémy Colomb,
gravure de Gustave Alaux.

Nous avons déjà parlé de Diego qui était parti de Cadix avec Colomb. Barthélémy, très cultivé, parlant latin, italien, portugais, danois, anglais et espagnol, était un excellent cartographe, très supérieur même dans cet art à son frère Christophe ; homme d'action énergique, son courage frisant la témérité était secondé par une force physique exceptionnelle. Alors que son aîné se rendait en Espagne, Barthélémy, en 1488, était passé en Angleterre, dans l'espoir d'intéresser Henri VII aux projets d'expédition de son frère. N'ayant récolté auprès de ce souverain que de très vagues promesses, il se rendit en France vers 1491 où il s'attacha à « Madame de Bourbon ». Quand le bruit

de la découverte de la route des Indes parvint à Charles VIII, celui-ci fit venir Barthélémy, lui communiqua lui-même la bonne nouvelle, le gratifia de cent écus et facilita son départ pour Séville, où il arriva quand son frère avait déjà quitté de nouveau l'Espagne.

(1) « Car il y a trois classes de citoyens : les riches, gens inutiles à l'Etat et toujours désireux de posséder davantage ; les pauvres manquant de nécessaire, violents envieux avant tout, et qui, égarés par les discours de chefs pervers, lancent contre les riches des traits injurieux ; c'est la classe intermédiaire qui sauve les Etats en maintenant dans la cité l'ordre établi ». *Les Suppliantes*, Euripide, 400 ans avant Jésus-Christ.

La Reine Isabelle lui octroya des lettres de noblesse, lui fournit trois navires et le chargea de remettre à Colomb des cadeaux de luxe lui permettant de tenir son rang, et par une attention des plus délicates, nombre de choses qu'elle savait flatter ses goûts raffinés. Avec de belles tapisseries, des meubles de valeur, des couvertures brodées à ses armes, un tapis, etc... se trouvaient : dix mains de papier, des draps fins, de l'eau de roses et de fleur d'oranger, soixante-quinze livres de savon, des provisions de bouche variées et nombre de futilités.



Les amours de Miguel Diaz et de la jeune princesse, gravure de Gustave Alaux.

A partir de l'arrivée de ses frères, si Christophe Colomb resta la tête, Barthélémy devint le bras ; mais le bras était lourd, car à ses merveilleuses qualités se joignait malheureusement une inflexibilité de caractère qui exaspérait les Espagnols, peu enclins à supporter l'autorité d'un étranger dont ils devinaient les origines obscures. Il fut cependant très utile à Colomb, car pendant les cinq mois d'absence de l'Amiral, la conduite des Espagnols avec les naturels fut telle, que le roi Caonabo n'eut aucune difficulté à fomenter une immense révolte. Guacanagri révéla ce complot à l'Amiral dès son retour et le Seigneur Ojeda envoyé en éclaireur s'empara de Caonabo

par ruse et par courage et le ramena prisonnier. Les indigènes se soulevèrent en masse et menacèrent sérieusement la colonie, mais ils furent complètement battus par Barthélémy qui donna largement de sa personne, inspirant le respect aux vainqueurs et aux vaincus.

Vers cette époque, on fonda la ville de Saint-Domingue et cet

événement fut, dit-on, le résultat d'une idylle. Le Seigneur Miguel Diaz avait tué un adversaire en duel, contrevenant ainsi à des ordres formels et il dut s'enfuir dans la campagne pour éviter le châtement ; il rencontra dans son exil la princesse indienne Catalina et les jeunes gens s'aimèrent. La noble indienne lui révéla l'emplacement d'une mine d'or que Miguel Diaz fit connaître à Colomb, obtenant ainsi sa grâce, et c'est dans le voisinage que s'éleva la future capitale de l'île.

Hispañola semblait entrer dans une période d'apaisement. Mais les douze caravelles d'Antonia de Torres étaient arrivées en Espagne — les calomnies du père Boyl, de Pedro Margarit et de tous les mécontents furent semées grand train. Elles trouvèrent en Rodriguez de Fonseca, directeur de l'Office des Indes, un terrain d'autant plus favorable que ce fonctionnaire, déjà hostile à l'irrégulier qu'était Colomb, recevait justement des Souverains, qui venaient de lire et d'étudier la lettre de l'Amiral, l'ordre formel d'obtempérer à ses désirs.

L'opinion publique s'en mêla et le gouvernement — nous voulons dire les Rois Catholiques — se trouva forcé de constituer une Commission d'enquête. Aguado, intendant de la Chapelle Royale, fut désigné pour la diriger. C'était un obligé de Colomb, mais si, comme le bruit en courut, la Reine l'avait choisi pour cette raison, sa bonté mit sa psychologie en défaut, car suivant une loi très humaine Aguado pardonnait difficilement à l'Amiral les services que celui-ci lui avait rendus et était, de plus, l'âme damnée de Fonseca.

Il partit pour Hispañola avec trois caravelles ; sur l'une d'elles, se trouvait un jeune florentin, Amerigo Vespucci, qui venait pour la première fois dans ce Nouveau Monde, ignorant comme il l'ignora toujours, le rôle prépondérant que son nom devait y jouer dans la suite.

L'enquête fut menée par Aguado d'une façon à la fois si vile et si arrogante que Colomb, excédé, décida de rentrer en Espagne pour se justifier. Son frère Barthélémy devait gouverner en son absence et

fut nommé par lui Adelantado, c'est-à-dire intendant général ; les pouvoirs de la justice furent remis à Francisco Roldan.

Mais un « *Urican* », mot d'où vient hurricane en Anglais, ouragan en français et dont les Indiens se servaient pour désigner un cyclone, détruisit six des navires qui étaient en rade, n'épargnant que la *Santa Clara*, ex *Niña*. Colomb fit alors construire avec les débris des naufrages un bâtiment qui reçut le nom de *India*. Ce fut le premier navire mis en chantier et lancé au Nouveau Monde.

Le Retour.

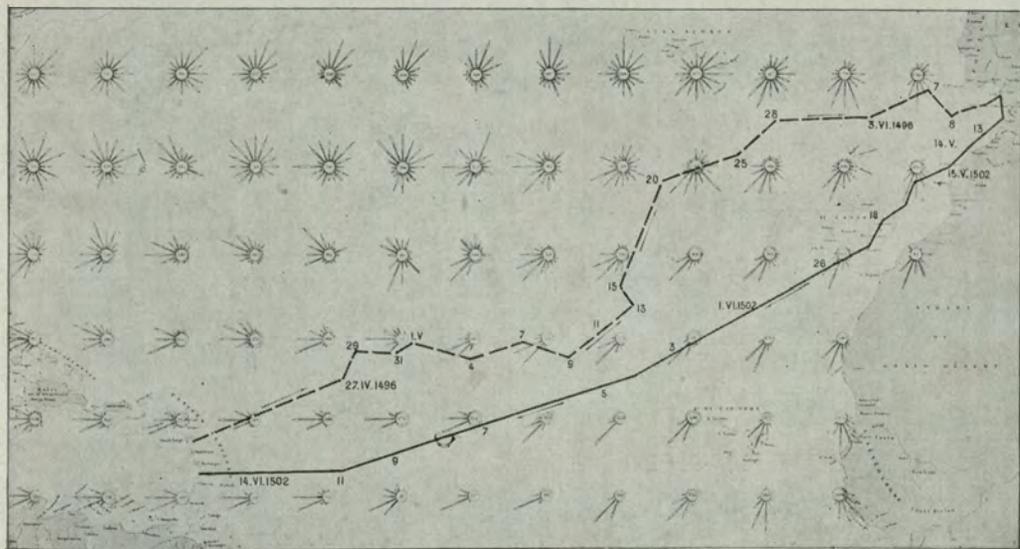
L'Amiral embarqua enfin sur la *Santa Clara*, tandis qu'Aguado avait pris passage sur l'*India*. Les deux bateaux appareillèrent le 10 mars 1496 ; après une lente navigation, vent debout, ils arrivèrent à la Guadeloupe, d'où le départ définitif pour l'Espagne eut lieu le 20 avril.

La traversée fut très longue et très pénible et il est facile d'en trouver la raison, en traçant l'itinéraire sur la carte des vents dressée pour les mois d'avril, mai et juin (Voir page 229).

A cette époque de l'année, entre les 15° et 25° de latitude Nord et jusqu'aux environs du 39° de longitude Ouest (Greenwich), c'est-à-dire pendant à peu près la première moitié du trajet, on constate une probabilité extrêmement faible de vents permettant de faire route à l'Est. Les caravelles eurent la malchance de rencontrer ces vents exceptionnels. Ce qui semblait être une faveur devint la cause de leurs malheurs ; si en effet les vents, d'ailleurs très légers, avaient été dès le début nettement contraires, elles se « seraient remontées » dans le Nord en naviguant au plus près ou en louvoyant, gagnant rapidement la région des vents à prédominance Ouest : à la voile le chemin le plus court n'est pas toujours la ligne droite. Mais ce n'est qu'après le 39° de longitude que la *Santa Clara* et l'*India* firent route presque directe au Nord, vraisemblablement par la force des choses, jusqu'au

35° de latitude ; il était alors trop tard, car si à partir du 28° de latitude elles tombaient bien dans la zone des vents variables, en ce point, les calmes comme les coups de vent sont fréquents à cette époque de l'année et ni les uns ni les autres ne leur furent ménagés.

Pendant les 51 jours que dura cette traversée, l'eau et les vivres s'épuisèrent et il fallut rationner les équipages. Quelques énergumè-



Itinéraires de la 2^e Expédition (retour) et de la 4^e (aller), tracés sur une carte des vents de Brault pour avril, mai et juin.

nes songèrent, paraît-il, à rendre aux Cannibales la monnaie de leur pièce en augmentant les rations à leur dépens ; d'autres, plus nombreux, voulurent se contenter d'économiser les vivres qui revenaient aux Indiens en jetant ceux-ci à la mer. Aucun de ces projets ne fut exécuté. Le roi captif Caonabo mourut bien en route, ainsi que quelques-uns de ses sujets, mais ce fut de mort naturelle.

Enfin on vit la terre ; le point estimé était exact, le cap Saint-Vincent fut reconnu et, le 11 juin, Colomb entra à Cadix.

LA TROISIÈME EXPÉDITION

La lutte avec les bureaux.

Colomb réduisit facilement à néant les rapports tendancieux et les accusations d'Aguado, mais s'il avait conservé la confiance des souverains, tout au moins celle de la Reine Isabelle, il avait perdu sa popularité.

Le Roi et la Reine reconnaissaient parfaitement sa valeur de marin et d'explorateur ; ils le prouvèrent, d'ailleurs, en lui procurant toujours les moyens de repartir et de continuer ses découvertes. Ils y avaient un certain mérite, car ils avaient été déçus au sujet de l'or qu'ils escomptaient pour relever les finances, mais malgré les insinuations perfides et les calomnies, ils se rendaient compte que le *nuevo mundo*, apporté à la couronne par l'Amiral, constituait une excellente valeur d'avenir. Avec raison, ils considéraient que ce qu'on savait des régions annexées assurait déjà à proche délai des revenus appréciables et qu'il y avait tout intérêt à poursuivre, et les découvertes de territoire, et la recherche des richesses de toutes sortes qu'ils pouvaient et devaient contenir. Au souci justifié, pour des chefs de l'Etat, d'un rendement avantageux, s'ajoutait la satis-

faction légitime d'une gloire très pure, qui rejaillissait sur la nation. Le mot de science n'était pas mis à cette époque à toutes les sauces, mais il serait foncièrement injuste de ne pas reconnaître — car cela est à leur grand honneur — que Ferdinand et surtout Isabelle n'étaient pas indifférents aux bénéfiques, en apparence platoniques, retirés de l'élargissement inattendu et extraordinaire des connaissances humaines. C'est sans doute pour cette raison, et peut-être seulement pour cette raison, qu'ils manifestèrent jusqu'au bout admiration et estime à Christophe Colomb ; ce ne sont pas nos contemporains qui oseraient leur reprocher d'avoir voulu « une application (même un peu trop rapide) des découvertes de la science à l'industrie et au commerce ! »

Malheureusement, les sentiments des Souverains n'étaient pas partagés par toute l'opinion publique et les « invincibles monarques » devaient faire des concessions à cette puissance parallèle.

On avait toujours assuré que la découverte des îles inconnues, dont les légendes ou les savants parsemaient la Mer Océane, entraînerait une récolte d'or inouïe et immédiate. La masse n'escomptait que cela dans l'entreprise du Génois ; Martin Alonso Pinzon n'avait-il pas, bruyant et hâbleur, parcouru en 1492 les quais et les ruelles des ports de Palos, de Moguer et de Huelva, criant : « Amis venez ça, partez avec nous pour ce voyage ! Nous trouverons des maisons couvertes de tuiles d'or, et tous, vous reviendrez riches et en bonne fortune ! » Dans les années qui suivirent la lutte contre les Maures, la très grande majorité de ceux qui constituaient ou dirigeaient l'opinion publique se désintéressa complètement des découvertes à rendement à long terme nécessitant, pour les enrichir, un travail soutenu. Quant à la science, la plupart s'en moquaient comme de leurs premières chausses ; il est cependant édifiant de remarquer que si Colomb perdit sa popularité comme chercheur et fournisseur d'or, le caractère du peuple espagnol était trop chevaleresque pour ne pas conserver une curiosité admirative et reconnaissante au cou-

rageux marin et au découvreur de l'inconnu. L'opinion publique ne s'intéressa plus à ses entreprises parce qu'elles semblaient ne rien rapporter, mais elle ne le « brima » pas ; nous verrons même plus tard qu'elle ne put admettre qu'on le malmenât.

La jalousie, défaut antipathique s'il en est, et l'envie, qui desséchaient certains courtisans — nouveaux nobles ou anciens délaissés — nuisaient à la « fortune » de Colomb et à sa notoriété ; elles ne pouvaient cependant entraver ses projets d'exploration puisqu'ils étaient agréés par la Reine et que la troisième expédition était décidée.

Beaucoup plus graves et plus effectives furent l'inimitié de Don Juan Rodriguez de Fonseca, directeur de l'Office des Indes, et l'hostilité qu'il sut dicter à ses dépendants et à ses subordonnés, improvisés fonctionnaires en récompense de fidèles et loyales platitudes.

Ce haut personnage ne pouvait s'entendre avec Colomb. « Les caractères de ces deux hommes n'étaient pas plus conciliables que les bureaux et la vie, la routine et l'action... Fonseca voulait des colonies gérées avec l'esprit de suite, la régularité, l'ordre pédant avec lequel ses commis tenaient leurs registres. La déférence aux usages traditionnels et aux formules consacrées lui semblait le fondement de toute bonne administration » (1).

Don Juan de Fonseca, en s'inclinant devant les ordres des Rois, était décidé à faire tout ce qui était en son pouvoir pour en contrarier l'exécution, et il le fit.

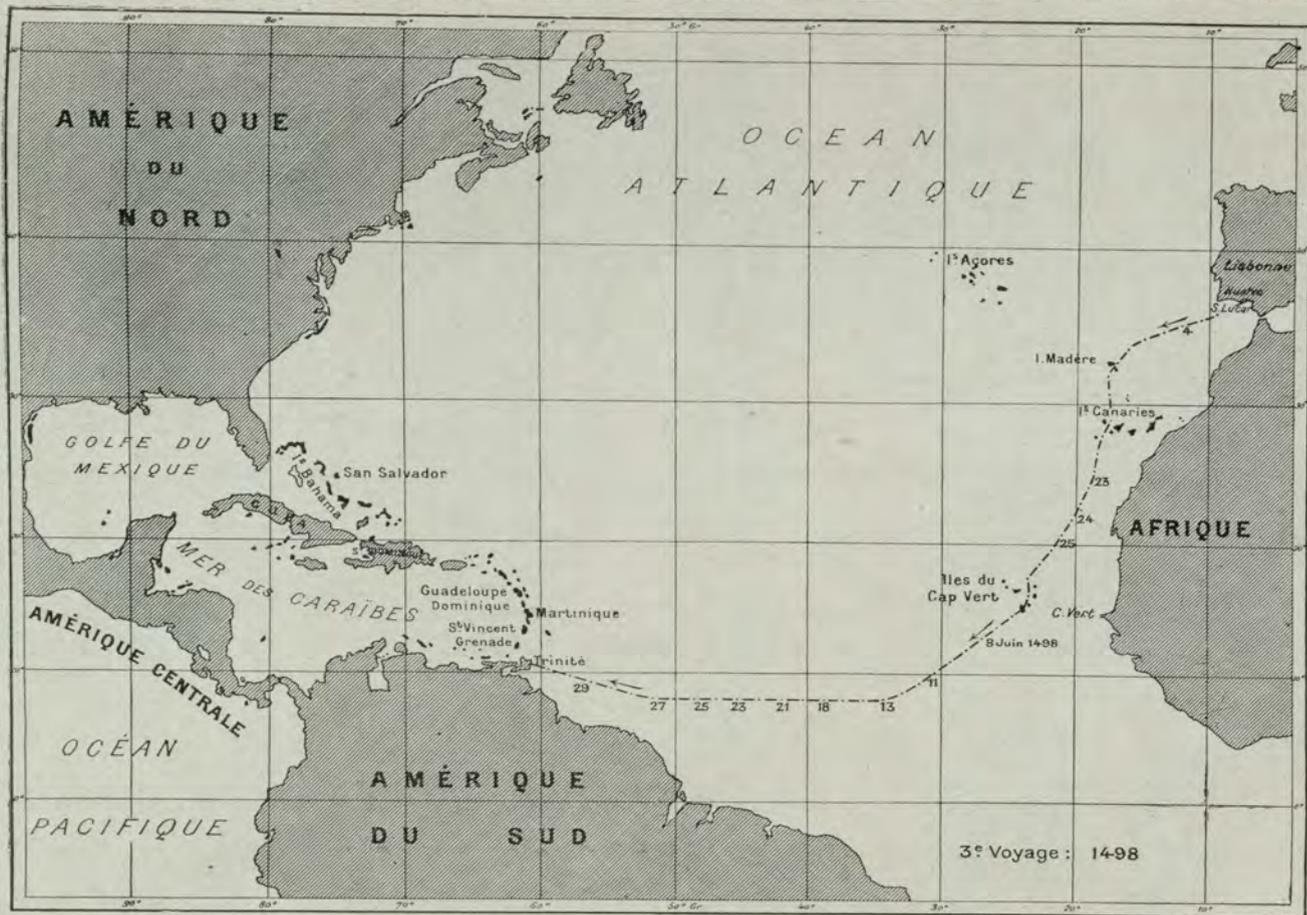
Colomb connut donc la lutte avec les bureaux ; les procédés employés devaient être pour lui d'autant plus pénibles et plus froissants, que non seulement il avait conscience de sa valeur et de l'immense tâche déjà accomplie, mais qu'il pouvait arguer de ses titres et de sa haute situation.

(1) André de Hevesy, *loc. cit.*

Il vit les huissiers se lever à son approche, s'incliner très bas, mais l'écouter avec une hautaine froideur. Par la porte entr'ouverte, en réponse à l'annonce de son nom, il entendit crier : « Encore lui ! dites que je suis en commission, qu'il attende, qu'il revienne demain, ou qu'il voie un de mes chefs de cabinet. » Il vécut l'interminable arrêt dans les antichambres ; peut-être resta-t-il vingt-sept heures consécutives, seulement coupées par celles de fermeture — comme certain explorateur d'une époque récente — tous les jours assis sur le même canapé de velours rouge, les yeux détaillant machinalement les mêmes tableaux historiques, devenus des amis dans l'attente destinée à lasser la patience.

Il vit des fonctionnaires haut placés lever les bras au ciel dans un geste de désespoir et les entendit s'écrier : « Mais Seigneur Amiral, si on consentait à cette irrégularité en votre faveur, parce que vous avez découvert un nouveau monde, quel précédent ! il faudrait accorder la même chose à des centaines de personnes ! » Ou encore, la figure devenue grave, les dents serrées et les poings fermés comme à la minute suprême de l'assaut d'un dangereux ennemi : « Je vois où vous voulez en venir — parce que vous croyez travailler dans un sens inhabituel, vous considérez que le règlement n'existe plus ! Le règlement, Amiral, est un mur invincible ; je suis ici pour le défendre et vous ne le franchirez pas ! » Timidement il dut invoquer la volonté exprimée par les Souverains et il apprit « qu'évidemment leurs ordres finiraient probablement par être exécutés, mais que Leurs Majestés ayant eu le tort de vouloir passer par-dessus les bureaux, les bureaux se voyaient obligés de leur donner une leçon » ; il ne dit rien, car l'employé cynique eût peut-être été changé de local, mais l'atmosphère déjà méphitique de l'Office fût devenue totalement irrespirable pour le solliciteur.

Il suivit la demande écrite qui doit, débutant par la loge du concierge, passer de section en section, de bureau en bureau ; elle va et revient comme le pion du noble jeu de l'oie, s'arrêtant à la prison,



Carte du trajet aller de la 3^e Expédition.

avançant un peu, ou retournant brusquement au point de départ ; franchissant des obstacles elle tombe subitement dans le puits — en l'espèce le panier à papier : tout est alors à reprendre.

Mais peut-être, aussi, eut-il de temps à autre l'encouragement reconfortant de l'ami fidèle et puissant qui sait obtenir ; la consolation touchante du modeste et consciencieux fonctionnaire qui, saisissant la valeur de l'homme et la portée de l'œuvre, sait retrouver la demande enterrée sous une pile, la présente à son avantage et la fait glisser au moment opportun sous un cachet ou sous une plume...

Colomb en 1498 fit plus que de découvrir le Nouveau Continent : il repartit malgré l'hostilité des bureaux.

Le départ et la traversée.

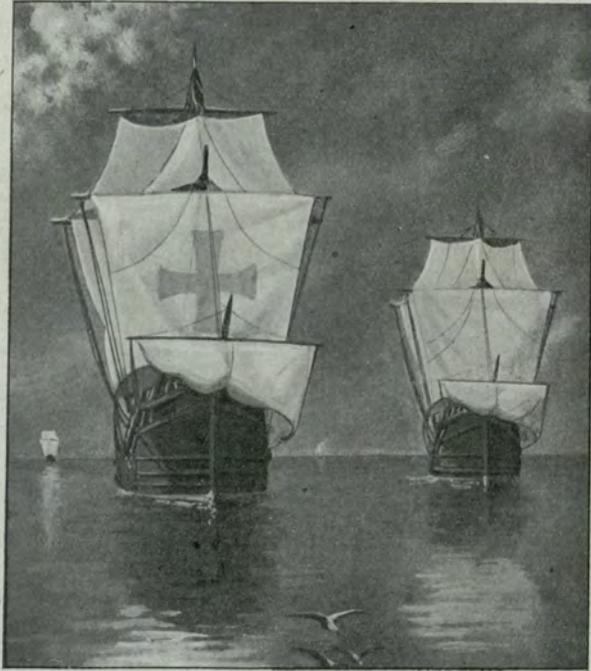
Le recrutement du personnel fut très difficile et il fallut user des grands moyens. Les Rois firent savoir que tous ceux qui iraient comme cultivateurs dans les Indes deviendraient propriétaires au bout de quatre ans ; seuls les bois poussant dans leurs concessions, et les métaux qu'on y trouverait, restant propriété royale.

Colomb, toujours utopiste malgré l'expérience acquise, eut la déplorable idée de recourir à l'amnistie et demanda aux Rois d'ouvrir les prisons. Il fut décidé que les condamnés à mort qui resteraient deux ans aux Indes seraient graciés ; que les peines de prison, sauf dans les cas d'hérésie, de lèse-majesté et de faux monnayage, seraient rachetées par un an de séjour. Les créanciers ne pouvaient poursuivre leurs débiteurs établis dans les nouvelles colonies. Enfin, on remit à l'Amiral tous les criminels condamnés aux travaux forcés.

Ce procédé de colonisation pouvait réussir, puisqu'il réussit plus tard pour les Anglais en Amérique du Nord et en Australie où présidait une organisation sérieuse, dirigée par une poigne de fer, mais il devait échouer dans une île déjà en état de demi-anarchie, et le résultat fut déplorable.

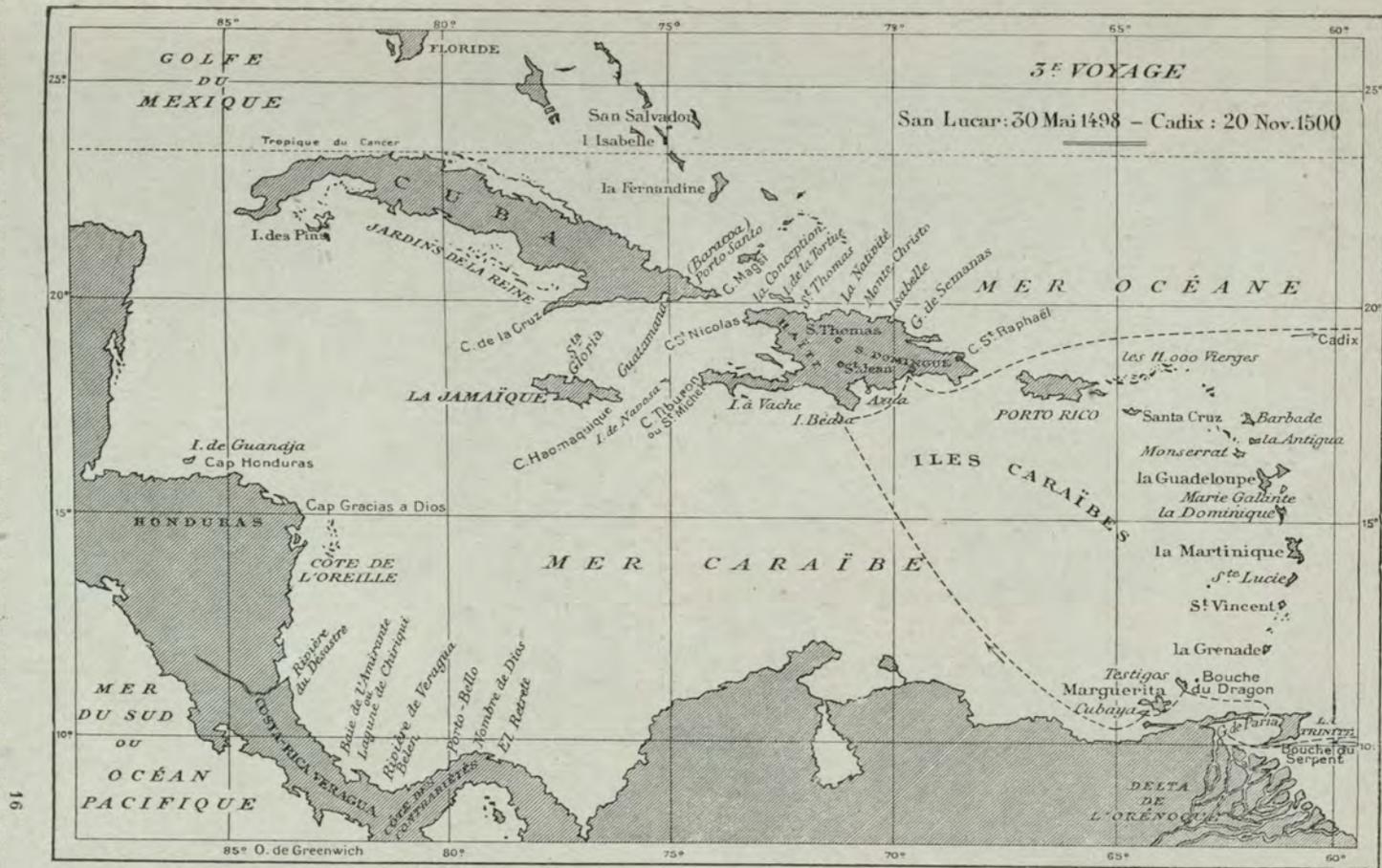
Cette expédition nous est connue par deux lettres que Colomb écrivit, la première de Hispañola au Roi et à la Reine catholiques, la seconde, vers la fin de l'année 1500, à Doña Juana de la Torre, nourrice du prince Don Juan.

Le 30 mai 1498, la flottille, composée de quatre naôs de plus de 100 tonneaux et de deux caravelles que les Souverains avaient réqui-



Les Caravelles accalminées.

sitionnés contre de fortes indemnités, appareilla de San Lucar de Barrameda, gagna Madère « par un chemin nouveau pour éviter un affront que pouvait lui faire une flotte française (ou portugaise) qui l'attendait au Cap Saint-Vincent » et se rendit aux Canaries. De là, Colomb expédia directement à Hispañola les trois naôs, sur lesquels furent embarqués les forçats et condamnés amnistiés. Ces navires



Carte de l'itinéraire local de la 3^e Expédition.

étaient commandés par Pedro d'Arana de Cordoue, frère de la mère de Ferdinand Colomb, Alonso Sanchez de Carabajal, regidor de Baeza, et Jean Antoine Colomb, parent de l'Amiral.

Avec les deux caravelles et le naô qui lui restait, il appareilla des Canaries le 22 juin, mouilla à l'île de la Sal dans l'archipel du CapVert et toucha le 30 à celle de Santiago d'où il se mit en route le 4 juillet.

Colomb navigua ensuite au SW. avec l'intention « *d'arriver à la ligne équinoxiale et de suivre de là à l'Occident jusqu'à ce que l'île d'Hispañaola restât au Nord* » ; il était persuadé avec raison découvrir ainsi des terres nouvelles, au Sud de celles qu'il avait atteintes en novembre 1493. Ce projet eût été excellent et sa réussite assurée s'il avait été exécuté de décembre à juin ; il restait possible en octobre et novembre, mais il était des plus risqués entre juin et octobre. Colomb l'ignorait et ne pouvait le savoir ; au lieu de le tourner en dérision comme certains géographes en chambre, nous devons le remercier de l'avoir appris aux navigateurs venant après lui, qui devaient profiter de son expérience.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire que la limite Sud des alizés de NE. se trouve par environ 11° de latitude Nord en juillet, août et septembre, alors qu'elle s'abaisse à 6° en octobre, novembre et décembre, et à 2° et 4° pendant les six autres mois. Cette ligne approximative est elle-même la limite Nord de la zone de calme, qui, plus ou moins large suivant les saisons, sépare les alizés de NE. des alizés de SE. En juillet, août et septembre elle atteint jusqu'à 500 milles de largeur, alors que pendant les trois premiers mois de l'année elle se réduit à 120 milles.

La flottille descendit au SW. jusqu'au 13 juillet : « *Là, dit Colomb, le vent m'abandonna et j'éprouvai une chaleur si ardente, que je crus que les navires et l'équipage seraient consumés : elle était venue tout d'un coup à un tel point qu'il n'y avait personne qui osât descendre sous le pont pour réparer les tonneaux et avoir soin des vivres ; cette chaleur dura huit jours.* »

Or, les navires se trouvaient par 38°30' environ de longitude Ouest (Greenwich) et 8° de latitude Nord, c'est-à-dire à deux degrés de latitude au Sud de la limite des alizés à cette époque. Ceci suffit pour expliquer calme et chaleur, mais si nous consultons les cartes des vents de Brault pour juillet, nous constatons que ce point précis porte, à cette époque, l'indication du pourcentage de calmes de beaucoup le plus considérable de *tout l'Atlantique Nord*. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les navires de Colomb aient eu à subir les souffrances du « pot au noir ». « *Le premier jour fut serein et les sept jours suivants il plut et il fit de l'obscurité ; en somme, nous n'éprouvâmes pas de soulagement. Ce qu'il y a de certain, c'est que si le soleil avait été aussi ardent que le premier jour, je crois que nous n'aurions pu y résister d'aucune manière* ». Observateur avisé, l'Amiral se souvint que « *toutes les fois qu'il passait à cent lieues à l'Ouest des îles Acores* », il trouvait ce qu'on appela plus tard les alizés et il résolut, « *s'il plaisait à Notre-Seigneur de lui donner du vent et un bon temps afin de pouvoir sortir de l'endroit où il se trouvait, cesser d'aller au Sud et de naviguer vers le Couchant* ». Il eut la chance, au bout de huit jours de ce supplice, éprouvé par tous ceux qui ont séjourné dans les calmes équatoriaux, d'avoir un vent favorable d'Est qui le conduisit au 56° de longitude. A ce moment, ayant grande hâte et nécessité de s'approvisionner en eau et vivres, l'Amiral décida de faire route au WNW. pour retrouver les Caraïbes.

Une fois de plus nous constaterons la très grande justesse de ses prévisions puisque cette route le menait à peu de distance de la plus Sud des petites Antilles ; mais, le 31 juillet, après quatre jours de navigation à six nœuds, « *un matelot monta par hasard au hunier, et aperçut au couchant trois montagnes réunies ; nous dûmes le « Salve regina » et d'autres prières, et rendîmes des actions de grâce à Notre-Seigneur* ». Ce marin au service de l'Amiral était d'Huelva et s'appelait Alonso Perez.

La Découverte du Continent. — Les Raz de Marée.

Le cap fut mis sur la terre que Colomb baptisa la Trinidad (la Trinité). A l'heure des Complies, il arriva à la hauteur du Cap de la Galea (1), aujourd'hui Galeota (2), et mouilla quelques heures dans une baie où il put faire un peu d'eau.

Cette traversée depuis les îles du Cap Vert avait duré vingt-neuf jours. Pendant tout ce temps, Colomb poursuivit ses observations sur la déclinaison magnétique, observations particulièrement intéressantes par la distance qui sépare cet itinéraire de ceux de ses expéditions précédentes, et les continua jusqu'à son retour à Hispaniola. Le jour même de son atterrissage il remit à la voile et mouilla près du Cap SW. de l'île, connu maintenant sous le nom de Icacas et qu'il appela Punta del Arenal (3).

A ce mouillage, qui est évidemment la baie Colomb actuelle, « *on répara les tonneaux, fit de l'eau et du bois et les équipages descendirent à terre pour qu'ils pussent se délasser des fatigues qu'ils éprouvaient depuis si longtemps* ».

Colomb se rendit compte que l'île à l'abri de laquelle il était mouillé se trouvait séparée de la terre ferme par un large canal ; il nomma l'une Garcia et l'autre Bouches du Serpent. Nous savons maintenant que celui-ci est divisé en plusieurs chenaux séparés par de nombreux dangers, rendus difficiles à franchir par la force des courants, surtout pendant la saison des pluies.

Il écrit : « *que pour y entrer, afin de passer au Nord, on rencontre une suite de courants qui traversent ce canal et font un bruit effrayant : je crus que cela provenait de récifs et d'écueils qui empêchaient d'y pénétrer. Au delà de ces courants il y en avait encore un grand nombre*

(1) de la Galère.

(2) Galiote.

(3) Pointe de sable.

qui, tous, faisaient un bruit épouvantable, semblable à celui qui est produit par les vagues de la mer qui viennent se briser contre des rochers... Je trouvai que l'eau venait de l'Orient au couchant avec autant d'impétuosité que le Guadalquivir dans ses débordements et cela nuit et jour sans discontinuer ». Ce passage mérite de nous arrêter et nous oblige à des explications peut-être un peu longues, mais qui serviront à la compréhension de cette troisième expédition et de la suivante.

Le courant équatorial qui, aux abords de l'équateur, prend nais-



Le Gulf Stream. Trajet de ce courant à travers les petites Antilles, la mer des Caraïbes, le détroit de Yucatan, le golfe du Mexique et le détroit de la Floride.

sance à la côte Ouest d'Afrique, porte de l'Est à l'Ouest et atteint le long de la côte de la Guyane une vitesse de un nœud et demi à deux nœuds, le maximum se produisant entre juillet et octobre. Il entre dans la mer des Antilles par le golfe de Paria et par la passe qui sépare l'île de la Trinidad de la Martinique, puis court à l'Ouest et contourne le Yucatan. Une petite branche se sépare du lit du courant général et se dirige vers le cap Antonio de Cuba. Le courant général continue alors sa route et longeant les côtes du

golfe du Mexique, se resserre vers le détroit de Floride où il prend le nom de *Gulf Stream*.

Pour le moment, nous retenons seulement qu'une branche de ce courant général passe au Sud de la Trinidad et entre par les Bouches du Serpent dans le golfe de Paria, d'où elle sort avec une certaine force par les Bouches du Dragon.

Ce courant, dans les Bouches du Serpent, comme l'a fort bien remarqué Colomb, porte constamment au NW. avec une vitesse de deux à trois nœuds. Mais il est influencé par les courants de marée et la plus grande vitesse a été enregistrée après la haute mer, la plus faible après la basse mer ; on peut même constater alors à neuf mètres au-dessous de la surface un fort contre-courant sous-marin portant au SE.

Pendant la saison des pluies, la force et la direction des courants sont influencées et augmentées en raison de l'apport d'eau débouchant de l'Orénoque.

Enfin, dans certaines parties de ces bouches, les courants sont nettement soumis à l'influence des marées, le jusant portant au NE. pendant neuf heures, et le courant de flot au SW. pendant les heures suivantes.

Or, quand des courants de marée de sens opposé se côtoient dans des détroits aux fonds hérissés d'inégalités, il se produit des remous et des tourbillons qui naissent au point de rencontre du courant rapide et des rives entre lesquelles il court. Ces détroits ainsi parcourus prennent le nom de raz et dans certaines conditions, la mer peut y devenir très mauvaise et même affreuse. Les plus fameux raz de nos régions sont ceux de Blanchard, entre Aurigny et la Hague, de Sein, entre l'île de Sein et la pointe du Raz, de Pentland, entre l'Ecosse et les Orcades, etc... ; un des plus curieux, connu sous le nom de Corryvreckan, se trouve sur la côte Ouest d'Ecosse, entre les îles Jura et Scarba, où, même en mortes eaux, la vitesse du courant est de huit nœuds, c'est-à-dire quinze kilomètres à l'heure. Cependant, de moins célè-

bres raz, comme ceux des Féroë, peuvent être encore plus violents et dangereux.

L'existence d'un détroit n'est pas indispensable pour que ce phénomène se produise, et des raz très durs se forment à certaines heures de marée dans le voisinage des pointes, contournées par les ondes de flot ou de jusant comme par des rivières.

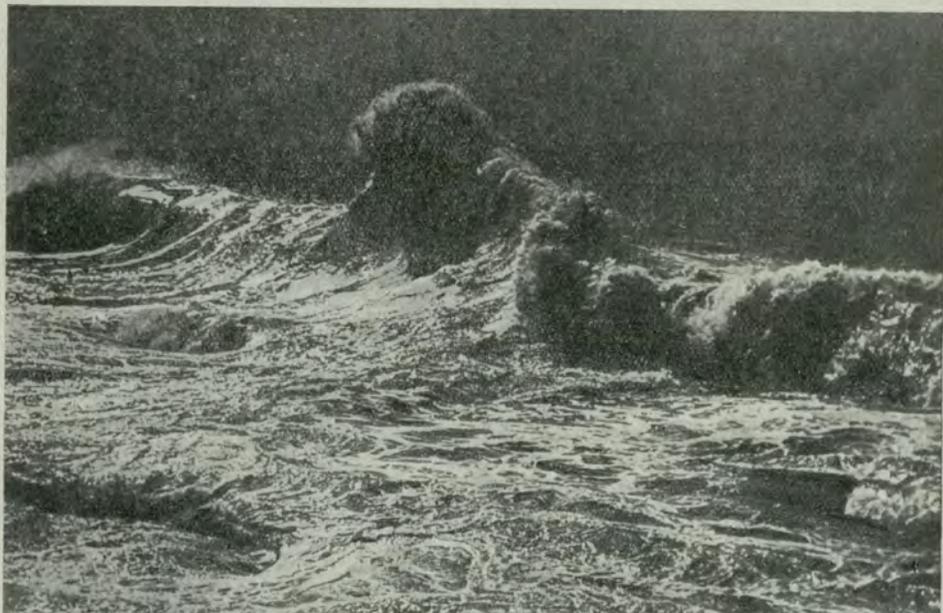
Toutes les conditions qui contribuent à former des raz se trouvent accumulées et même compliquées aux Bouches du Serpent ; on y rencontre en effet un courant général, des courants de marée, des fonds inégaux, des passes plus ou moins étroites et, de plus, des apports d'eau souvent considérables, provenant des nombreuses branches du delta de l'Orénoque et autres rivières.

Colomb qui, remarquons-le en passant, fut encore le premier à signaler le « *courant général* », circulant constamment de l'Orient au Couchant et aboutissant à la formation du Gulf Stream, avait donc raison d'attribuer le « *bruit épouvantable* » qu'il entendait de son mouillage à « *ces courants* ». Il crut d'abord que ce bruit provenait de récifs et d'écueils sur lesquels la masse d'eau venait se briser, mais rectifia lui-même son erreur. Ayant, en effet, envoyé une embarcation sonder les chenaux, il trouva « *dans l'endroit le moins profond* » six ou sept brasses de fond.

Très fréquemment, ces remous et tourbillons de raz, même par grandes profondeurs, occasionnent, au moment où ils se forment, un bruit qui est bien « *semblable à celui produit par les vagues de la mer venant se briser contre des rochers* ». Nous gardons le souvenir d'une nuit de brume, où naviguant par calme plat à petite vitesse près d'une région de la côte Ouest d'Ecosse que nous connaissions fort bien, l'excellent équipage de notre navire, composé de futurs capitaines au long cours, nous jugea complètement fou de continuer tranquillement notre route malgré les bruits de brisants entendus nettement devant, à tribord, à bâbord, derrière. Notre tranquillité venait de ce que nous savions que les sons perçus étaient dus à des remous. Et nos

compagnons d'une très récente croisière n'oublieront pas de sitôt le « bruit épouvantable » du raz de Corryvreckan quand, avec une émotion que nous ne cherchons pas à nier, nous le traversâmes pour l'étudier.

Pendant ses investigations à la sonde, l'Amiral, toujours consciencieux observateur, reconnut en dehors du courant général « des



Un raz de marée dû à la houle d'un cyclone.

courants qui allaient continuellement, l'un pour entrer, l'autre pour sortir», courants de marée que signalent les *Instructions Nautiques* dans certains chenaux de ces Bouches du Serpent.

« *Très avant dans la nuit* » qu'il passa à ce même mouillage, dit Colomb, « *étant à bord du navire, j'entendis un rugissement ou bruit terrible qui venait du côté du midi vers le navire : je l'examinai et vis la mer qui s'élevait du couchant au levant, formant une espèce de*

colline aussi haute que le navire et qui venait peu à peu vers moi. Au-dessus de cette élévation de la mer était un courant qui venait en rugissant avec un grand fracas et avec ce bruit effroyable des autres courants que j'ai déjà comparés aux flots de la mer qui se brisent sur les rochers. Aujourd'hui même, je me ressens encore du sentiment de crainte que j'éprouvai d'être submergé lorsqu'il arriverait sous mon navire ; il passa cependant et atteignit l'embouchure ou canal (boca) où il s'arrêta longtemps. »

Quelles peuvent être la nature et l'origine du phénomène ainsi minutieusement décrit par l'Amiral ?

Si le vent et la houle, quelle que soit leur violence, vont dans le même sens que le courant d'un raz, on trouve la mer absolument plate, mais, lorsqu'ils agissent en sens inverse, la mer peut devenir absolument démontée. Ceci arrive même sans un souffle de vent, s'il existe de la houle.

La description donnée par Colomb s'adapte très bien à ce qui se produit au moment de la renverse du courant, car une véritable colline écumante se dresse subitement au point de rencontre de ce dernier et de la houle. Nous avons subi fréquemment ces assauts toujours impressionnants, parfois inquiétants, à la sortie de ces longs couloirs qui séparent les îles de l'archipel des Féroë, et qui sont parcourus tantôt dans un sens, tantôt dans un autre, par des courants de marée violents, venant se confondre avec la houle du large ou se heurter à elle.

Dans la région de la Trinidad, la houle soulevée par les vents régnants est déjà importante, mais elle peut devenir encore plus grosse lorsqu'elle est le signe précurseur d'un de ces cyclones qui, justement, sont fréquents en août. Colomb ne mentionne pas d'ouragan ayant éclaté pendant les jours suivants, mais la « houle d'ouragan » peut se faire sentir en dehors du trajet du météore.

Une autre houle anormale de cette même région peut être imputée aux tremblements de terre ou aux éruptions volcaniques.

Certains savants considèrent que « les lames de fond sont probablement dues à des tremblements de terre sous-marins : l'onde produite chemine sur le sol et remonte brusquement à la surface en butant contre un banc ou un bas-fond ».

On sait d'autre part que les tremblements de terre ou les éruptions sous-marines peuvent provoquer le terrible phénomène du *raz de marée*. « Sous l'influence de l'onde sismique, la mer s'éloigne d'abord du rivage, quelquefois jusqu'à quinze kilomètres, et laisse à sec des étendues plus ou moins grandes pendant un temps variant de cinq minutes à vingt-quatre heures ; la mer revient par une énorme vague qui peut atteindre trente mètres de hauteur et tout détruire sur son passage » (1).

Bien entendu, l'intensité du raz de marée est en proportion du phénomène causal et si la colline liquide de Colomb avait pour origine un séisme, celui-ci était de faible intensité. Cette hypothèse ne doit pas être rejetée complètement, car l'activité volcanique de cette région est évi-

dente. En 1911, sur cette même côte Sud de la Trinidad, à peu de distance du mouillage de Colomb, un flot boueux, d'origine volcanique, s'est formé avec explosion et accompagnement de jets enflammés.

Mais les détails de la description donnée par Colomb le 2 août 1498, et le fait qu'il se trouvait à peu de distance de l'embouchure d'un grand fleuve font penser aussi au phénomène généralement connu sous le nom de Mascaret.

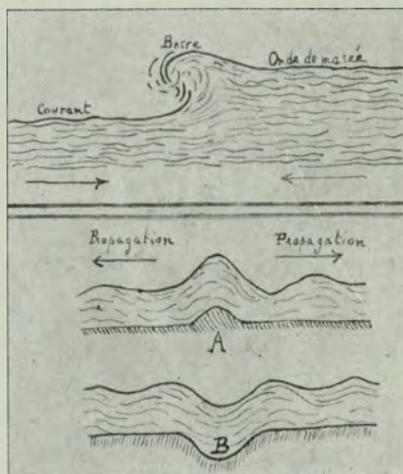


Schéma d'un mascaret et de la translation des vagues d'origine sismique, A par soulèvement du fond, B par affaissement du fond.

(1) *L'Océanographie*, par J. Richard, Vuibert et Nony, éditeurs, Paris, page 151.

Quand le flot arrive avec force du large à l'embouchure d'une rivière, sa marche est retardée par le relèvement du fond et par le courant du fleuve en sens inverse. Derrière la première vague, ainsi arrêtée dans sa progression, s'accumulent d'autres masses d'eau, formant elles-mêmes des vagues secondaires et brisantes, et leur réunion finit par vaincre les influences retardatrices. Toute cette masse s'élançe alors avec impétuosité dans le lit de la rivière en refoulant ses eaux. Ce phénomène, bien connu à l'embouchure de la Seine, n'existe pour ainsi dire plus depuis les travaux d'approfondissement exécutés par les Ponts et Chaussées. La muraille liquide avait alors de trois à quatre mètres de hauteur et était surmontée de trois vagues successives et déferlantes connues par les gens du pays sous le nom « d'éteules ». L'ensemble s'avancait avec un bruit de roulement impressionnant et passait avec un véritable rugissement. Le mascaret mettait quarante-six minutes pour parcourir les vingt-trois kilomètres qui séparent Quilleboeuf de Caudebec. Il n'avait lieu qu'en grandes marées, la montée des eaux étant faible le reste du temps en baie de Seine ; au contraire, à l'entrée de la Severn en Angleterre, les marées étant toujours fortes, le mascaret a lieu presque journellement.

Sur l'Amazone, ce phénomène prend le nom de « pororoca », c'est-à-dire le « destructeur » ; la marée s'avance à cent kilomètres de l'embouchure, et l'ondulation qui atteint jusqu'à neuf mètres de hauteur est suivie de trois ou quatre autres ; son sinistre grondement s'entend à dix kilomètres de distance.

Si Christophe Colomb avait été mouillé dans une des embouchures du delta de l'Orénoque, nous n'hésiterions pas à affirmer que sa description se rapporte à un mascaret, mais il était mouillé au large et « *le bruit terrible venait du côté du midi* » et « *la mer s'élevait du couchant au levant* ». On pourrait donc se demander s'il n'a pas eu affaire à une sorte de mascaret à rebours. Il est en effet possible d'imaginer qu'un courant de marée, faible à ce moment, se soit

rencontré avec un apport considérable et presque subit d'eau douce, provenant du fleuve anormalement grossi par les pluies. L'effet produit ainsi aurait été complexe, tenant à la fois des causes du mascaret et de celles des remous des raz, et l'avantage de cette explication résiderait dans la concordance des directions suivies par la masse d'eau avec celles données par l'Amiral.

Il ne s'agirait en somme que d'une manifestation particulièrement violente de « ratingage » dû, comme Colomb l'écrit plus loin, « au choc de l'eau douce avec l'eau salée », c'est-à-dire du courant des fleuves avec les courants de la mer. Il constate les mêmes remous et les mêmes bruits à l'entrée du canal du Nord, qu'il nomme Bouches du Dragon, et parle encore de collines liquides, mais sans leur donner l'amplitude terrifiante et un peu anormale du phénomène initial.

Le Paradis terrestre.

Poussés par un vent et un courant favorables, les navires entrèrent dans le golfe situé entre la terre ferme et l'île, et visitèrent les côtes de l'une et de l'autre ; l'Amiral fut émerveillé de la richesse et de la beauté de la végétation.

Il apprit des indigènes que cette terre s'appelait Paria, nom resté au golfe et à une partie de la côte, et se rendit compte que le grand fleuve qui y aboutissait ne pouvait provenir que d'un très vaste continent. Alors, à la suite de toute une série de déductions où nous n'avons pas d'intérêt à le suivre, Colomb sort une théorie bizarre donnant à la terre, non plus la forme sphérique, mais celle « d'une poire bien ronde qui aurait la queue élevée, ou comme un mamelon de femme sur une pelote ronde ». C'est sur ce mamelon, dit-il, que « Notre-Seigneur fit le paradis terrestre, qu'il déposa l'arbre de vie et qu'il en sort la source, d'où proviennent dans le monde les quatre fleuves principaux ainsi qu'en témoigne l'Écriture Sainte... Saint Isidore,

Beda, Strabon, le maître de l'Histoire Scolastique, et saint Ambroise et Scot et tous les savants théologiens s'accordent à dire que le paradis terrestre est en Orient... » Or, ajoute-t-il, la situation du golfe de Paria est conforme à l'opinion de ces saints et savants théologiens, le fleuve vient du sommet du mamelon qui se trouve sur ce continent et c'est là que doit se trouver le paradis terrestre ; « *ce qui vient encore à l'appui, c'est la délicieuse température ; et, ajoute-t-il, si l'eau dont je parle ne sort pas du Paradis terrestre, cela paraît être une plus grande merveille encore, parce que je ne crois pas qu'on trouve dans le monde un fleuve aussi grand et aussi profond* ». Si l'assertion que l'Orénoque est un des plus grands cours d'eau du monde est justifiée, nous ne prétendrons pas qu'il en soit de même des autres affirmations de Colomb, ni qu'il ait pressenti la théorie tétraédrique de la figure de la terre ! mais nous aurions garde de le plaisanter quand, serviteur de la science plutôt que savant, il est sorti de temps à autre de son rôle et a fait fausse route en forgeant des hypothèses qui satisfaisaient son mysticisme poétique.

Avec Pierre Martyr d'Anghiera, nous concluons actuellement : « Tout cela est bien hypothétique ; revenons à l'histoire dont nous sommes écartés ». Toutefois, retenons l'emplacement que l'Amiral assigna au Paradis terrestre, cela nous permettra bientôt de faire quelques curieux rapprochements.

Colomb visita ensuite de nombreuses îles et remarqua qu'elles étaient probablement détachées de la terre ferme par l'usure des courants qui continuent à ronger leurs côtes. Il entra dans les embouchures des fleuves, débarqua fréquemment, et voyant les Indiens ornés de bijoux d'or et de bracelets de perles, apprit que le précieux métal se trouvait en abondance dans les mines de l'intérieur et que les huîtres perlières étaient pêchées dans les îles et sur les côtes Nord.

Le mauvais état des vivres, joint à un accès de goutte et à une ophtalmie dont l'Amiral souffrait, ne lui permirent pas de pousser plus loin ses investigations, mais il rapporta cependant une certaine

quantité de perles pêchées à Cubagua. A ce propos, ayant vu à marée basse des huîtres perlières fixées à des branches d'arbres, il en déduisit avec une satisfaction de poète que Pline avait raison de dire : « La perle naît d'une goutte de rosée tombée dans l'huître ».

L'escadrille sortit du golfe de Paria en franchissant les remous et les tourbillons du raz des Bouches du Dragon et gouverna d'abord à l'Ouest, découvrant les îles Testigos, puis l'île Margharita. Nous savons que les observations de Colomb ont permis de reconnaître que c'est à mi-chemin de cette île et du Cap Codera que passait à cette époque, orientée du NE. au SW., la ligne de déclinaison magnétique nulle.

Le 16 août il appareillait de Margharita et poussé à la fois par un bon « vent en poupe » et le courant révélé par lui, il atterrit sans coup-férir au Sud de l'île Hispanola, à l'île Beata, où il mouilla le 20 août 1498. Notons une fois de plus que ce « navigateur médiocre » avait une façon particulièrement exacte de trouver son chemin, par une route nouvelle, malgré une navigation mouvementée, dans des régions qu'il venait tout juste de découvrir.

La partie maritime de la troisième expédition de Christophe Colomb se termine ici ; il n'est pas nécessaire d'insister sur ses très féconds résultats. Ce qualificatif s'applique aux observations et documents rapportés et aux découvertes géographiques faites, mais nous n'éprouvons pas une grande émotion à voir le Navigateur enfin mettre le pied sur la grande terre du Nouveau Continent ! Pour nous, il avait découvert celui-ci, lorsqu'il arriva pour la première fois à Cuba. Prétendre le contraire nous paraît aussi ridicule que si, les rôles étant renversés et un habitant des Antilles ayant abordé en Irlande et en Angleterre, on lui refusait l'honneur d'avoir découvert l'Europe.

La discussion puérile qui entoure cette découverte du Nouveau Monde nous rappelle toujours les éternels négateurs et ergoteurs qui n'admettent pas la découverte du Pôle Nord par Peary, unique-

ment parce que cet explorateur consciencieux ne dit pas qu'il mit le pied sur le pôle, et se contente d'affirmer qu'arrivé dans un rayon de douze kilomètres et ayant parcouru sur son traîneau le cercle fictif ainsi tracé, en faisant des zigzags, il eut de grandes chances de passer sur l'axe géographique du monde.

Colomb ne devait revenir en Espagne qu'en novembre 1500. Ces deux années — sauf la traversée de retour où il fut prisonnier à bord



La pêche des perles sur la côte de Paria,
gravure de de Bry.

— se passèrent à terre et nous n'en résumons rapidement les événements que pour enchaîner les faits.

Le Retour à Hispanola. Amerigo Vespucci.

Barthélémy Colomb, qui avait été laissé à Saint-Domingue en qualité d'adelantado, apprenant l'arrivée de son frère, vint sur un navire le retrouver à son mouillage de l'île Beata et le mit au courant de la situation déplorable de la colonie.

Les Indiens, excédés par les rapt, les viols, les violences, les exactions et l'esclavage, avaient eu tendance à se révolter. L'intervention de la douce reine Anacoana, qui eut peut-être pour Barthélémy une tendresse dont celui-ci, peu désireux de jouer un nouvel acte d'Antoine et Cléopâtre, se défendit à regret, était parvenue à les calmer momentanément. Mais une recrudescence d'injustices et de mauvais traitements avait abouti à des insultes aux Images saintes, qui appelèrent de terribles répressions.



Amerigo Vesputci observant. « C'est pour ces observations que j'ai souvent sacrifié le sommeil et raccourci ma vie de dix ans ».

De son côté, le Juge suprême Roldan était entré en lutte contre l'autorité et s'était mis à la tête d'une véritable insurrection dont les éléments furent d'autant plus facilement recrutés que, pour compliquer les choses, deux des navires envoyés de Madère par Colomb étaient arrivés à Hispaniola au même moment. Le troisième s'était brisé sur les écueils à Surana, mais les condamnés embarqués sur les autres débarquèrent de force et, bien entendu, passèrent aux rebelles. Christophe Colomb, ainsi renseigné, appareilla de Beata et arriva à Saint-Domingue le 30 août. Il trouva les colons divisés en deux

partis se battant entre eux, tandis que les Indiens étaient en lutte avec tout le monde.

Il chercha à rétablir l'ordre et négocia avec Roldan, lui offrant, ainsi qu'à ses partisans, de les rapatrier en leur donnant un bon certificat et l'autorisation d'emmener leurs esclaves. La plupart des factieux refusèrent de partir et quelques-uns seulement embarquèrent sur deux caravelles qui appareillèrent pour l'Espagne.

Le Vice-Roi finit par accorder l'amnistie générale et rétablit Roldan dans ses fonctions.

Sur ces entrefaites, le 5 septembre 1498 arrivèrent à Hispanola, pour y faire escale, quatre caravelles commandées par Alonso de Ojeda. Le vainqueur de Caonabo avait obtenu du Directeur de l'Office des Indes, malgré le traité de Santa-Fé et le monopole strictement observé jusqu'alors, de fréter à son compte une expédition pour les Indes. Cette expédition venait d'explorer deux cents lieues du littoral, dans la région de l'Orénoque et du golfe de Paria, c'est-à-dire celle récemment visitée par Colomb. Les ennemis de ce dernier veulent que cette visite ait eu lieu avant la sienne, mais il est à peu près certain qu'elle lui fut postérieure. Peu nous importe, d'ailleurs, et le mérite de chacun des explorateurs reste intact, puisque ni l'un ni l'autre n'était au courant des découvertes de son éventuel prédécesseur, ou n'aurait pu en profiter. Les records ne sont intéressants que par leur mode d'exécution et surtout par leurs résultats, les priorités nous laissent totalement indifférent.

Ce voyage eut un résultat inattendu. Ojeda était accompagné par Amerigo Vespucci, non pas en qualité de second comme on a pu le dire, mais comme marchand ou chercheur d'or, peut-être comme cosmographe amateur. Ce Florentin, dont nous avons eu déjà l'occasion de parler, naquit le 9 mars 1451 et mourut à Séville le 22 février 1512; il était, en Espagne, l'associé de l'armateur Juanoto Berardi, quand il embarqua pour les Indes. Si son nom fut donné au Nouveau Monde, il ne fit rien pour cela, et l'ignora toujours. Il ne dirigea

aucune expédition, mais donna, des quatre auxquelles il participa d'une façon fort effacée d'ailleurs, des récits gais, bien écrits et qui furent très répandus. C'était un honnête homme, estimé de ses contemporains et en particulier de Christophe Colomb dont il resta toujours l'ami. Assez vaniteux, il se disait — nous l'avons signalé précédemment — très fort en observations astronomiques.

Ce n'est qu'en 1520, par conséquent huit ans après sa mort, que l'on voit apparaître le nom d'America sur les cartes de Petrus Apianus et sur le globe de Johan Schoerer. Cependant, en 1507, à une Société littéraire de Saint-Dié qui jouissait du patronage de René II, duc de Lorraine, mécène des sciences géographiques, un certain Martin Waldseemüller, dit Hylacomylus, publia sa *Cosmographiæ Introductio*, sorte de manuel destiné à faire comprendre les grandes découvertes maritimes, et y proposa d'appeler le Nouveau Monde *America terra vel America* (1). Plus de trois siècles après, en 1893, on retrouva à Munich la carte qui était destinée à illustrer ce manuel et qui porte aussi l'appellation America (Voir page 311).

C'est donc un Allemand, natif de Fribourg-en-Brigau, qui donna ce nom, mais protégé de René II et bon courtisan il savait que le Duc de Lorraine avait reçu d'Amerigo Vespucci l'abrégé de ses quatre relations de voyages et que cet hommage l'avait beaucoup flatté.

Schalek de la Faverie, après avoir adopté l'explication précédente, insinue que ce nom d'Amérique pourrait bien n'être, après tout, qu'un mot indien désignant jadis les plus hautes terres du Nicaragua où l'on avait trouvé de l'or ? Cette coïncidence n'est que curieuse, mais il est juste de remarquer que si Amerigo Vespucci ne fit aucune découverte personnelle, il fut de ceux qui collaborèrent avec le plus de persistance à l'exploration de la terre ferme, au Sud des découvertes de Colomb. Après le voyage avec Ojeda, il partit de nouveau avec Vincente Yanez Pinzon de décembre 1499 à septembre 1500.

(1) Jusqu'alors on désignait les découvertes de Colomb sous le nom de *Terra Sancta Crucis sive Mondus Novus*, Terre de la Sainte Croix ou Monde Nouveau.

Il quitta alors l'Espagne et se mit au service du Portugal pour explorer, sous les ordres d'un capitaine dont le nom ne nous est pas parvenu, les terres du Brésil que le hasard avait fait découvrir le 24 août 1500 à Pedro Alvarez Cabral ; cette expédition qui descendit très au Sud dura du 10 mai 1501 au 7 septembre 1502. Son dernier voyage eut lieu du 10 mai 1503 au 28 juin 1504 avec Gonzalo Coelho, à la recherche d'un passage par le Sud. Si le nom de America restait limité aux terres Sud du Nouveau Monde, et que celui de Christophe Colomb embrassât tout le Continent, l'injustice ne serait pas tout à fait flagrante.

Ojeda revenait avec une provision de perles, ce qui justifiait les prévisions de l'Amiral ; mais il empiétait d'autant plus sur ses prérogatives et sur celles des colons, qu'il voulait compléter sa cargaison en embarquant des esclaves. Il en résulta des rivalités qui se terminèrent par des rixes, et Ojeda et ses hommes furent obligés d'appareiller précipitamment.

Peu après, Fernand de Guevara et Adrien de Mogica fomentèrent une conspiration qui devait débiter par l'assassinat du Vice-Roi. Les chefs furent arrêtés et exécutés, mais les désordres n'en continuèrent pas moins dans cette malheureuse île, où tous les partis comprenaient, mêlés avec de fort braves gens, une immense majorité de mauvais aventuriers appartenant à toutes les catégories et à toutes les classes de la Société.

Colomb enchaîné.

En Espagne, les Souverains étaient obsédés et excédés par les plaintes et les calomnies, entretenues fort habilement par Fonseca et ses acolytes, et alimentées par le retour des mécontents et des rebelles rapatriés après la soumission de Roldan. Ils se décidèrent à envoyer à Hispanola Francisco de Bovadilla, officier de la Maison du Roi,

commandeur de l'Ordre de Calatrava, avec des pouvoirs illimités pour enquêter et gouverner. Les uns le dépeignent comme un despote atrabilaire, esprit étroit, âme mesquine ; les autres comme un fort honnête homme, mais évidemment gonflé de vanité et surtout imbécile. Il est difficile de prendre position en face de jugements aussi contradictoires, mais il est certain qu'à toutes les époques de l'histoire ces diverses qualités associées ou isolées se rencontrent chez de nombreux parasites de la politique, épaves de l'incapacité et de la



Ruines du Château dit de Christophe Colomb
près la ville de St-Domingue, d'après Guillemin.

médiocrité, en quête de situations dont il ignorent le premier mot, mais qu'ils se jugent en toute sincérité parfaitement aptes à remplir.

Bovadilla sur la *Gorda*, suivie de la *Antigua*, arriva à Saint-Domingue le 23 août 1500. Miguel Diaz, l'involontaire fondateur de la ville, refusa d'ouvrir les portes de la forteresse sans les ordres du Vice-Roi, alors absent, mais Bovadilla les fit enfoncer. Il s'installa ensuite dans la demeure même de Colomb.

L'Amiral, prévenu, s'inclina devant les ordres de ses Souverains et arriva sans armes ni escorte. Avec ses frères Barthélémy et Diego

il fut immédiatement arrêté et mis en prison. Même parmi les partisans de Bovadilla, tous nouveaux courtisans, personne n'aurait consenti à river sa chaîne si un cuisinier de bord nommé Espinosa, un « ennemi du riche » — il y en eut à toutes les époques — ne s'était proposé pour cette vile besogne. Les vieux routiers et les marins murmurèrent, mais durent se taire.



Colomb enchaîné par son cuisinier,
gravure de Gustave Alaux.

Christophe Colomb, un mois après son arrestation, au début d'octobre, fut embarqué sur la *Gorda* qui appareilla avec l'*Antigua*.

La *Gorda* était commandée par Alonzo de Valléjo qui, maître à son bord après Dieu, voulut enlever les chaînes de l'Amiral, mais celui-ci refusa ; prisonnier par ordre du chargé de pouvoir des Rois, il voulait le rester tant qu'un contre-ordre des Souverains eux-mêmes ne l'aurait pas réhabilité.

La traversée fut belle et rapide, comme si la mer Océane avait voulu abrégé les souffrances de celui qui avait vécu et lutté par amour pour elle.

Dans l'histoire des pays latins, des gouverneurs, ayant consacré leur existence à la prospérité de leur œuvre, furent rappelés pour satisfaire aux rancunes des uns ou aux ambitions des autres, et revinrent privés d'escorte et d'honneurs dans leur pays, sans que cette injustice suscitât la réprobation populaire. Bovadilla était tout de même allé un peu loin en chargeant de chaînes le Vice-Roi des Indes ! et le peuple d'Espagne avait trop de noblesse pour admettre cette vilénie. L'arrivée à Cadix du Descubridor dans cet attirail souleva l'indignation de tous.

D'autre part, l'Alcade de Cadix et Allonzo de Valléjo avaient écrit aux Souverains. Colomb de son côté parvint, par l'intermédiaire du vieux pilote Andréas Martin — encore un marin — à faire parvenir une longue lettre à doña Juana de la Torre, nourrice du Prince don Juan, restée très en faveur auprès de la Reine. Nous ne pouvons résister à donner le passage suivant de cette très belle et curieuse épître, pleine d'enseignements qui nous paraissent applicables à toutes les époques.

« J'ai été on ne peut plus blessé de ce qu'on a envoyé pour faire une enquête sur mon compte, un homme qui sut que, si l'enquête qu'il enverrait était très aggravante, il resterait à la tête du gouvernement... On me juge là-bas comme un gouverneur qui aurait été envoyé dans une province ou dans une ville administrée régulièrement et où les lois peuvent être exécutées entièrement sans crainte de perdre la chose publique, et j'en reçois un tort énorme. Je dois être jugé comme un capitaine envoyé d'Espagne pour conquérir jusqu'aux Indes une nation nombreuse et belliqueuse dont les coutumes et la religion sont tout à fait opposées aux nôtres, dont les individus vivent dans des montagnes, sans habitations régulières pour eux-mêmes ni pour nous, et où, par la volonté divine, j'ai soumis un autre monde à la domination du Roi et de la Reine nos Seigneurs ; et par suite de quoi l'Espagne, qu'on appelait pauvre, est aujourd'hui l'empire le plus riche. Je dois être jugé comme un capitaine qui depuis tant d'années porte les armes sans les quitter un seul instant ; je dois l'être par des chevaliers de conquête, par des chevaliers de fait et non par des gens de robe... »...

Isabelle, bien informée, ne cacha ni sa colère ni sa douleur. Aussi, le 17 décembre, l'Amiral des Océans fut mandé avec ses deux frères à Grenade et les Rois le reçurent solennellement à l'Alhambra.

Il y eut, en même temps que des honneurs prodigués, de belles paroles dites, des protestations proférées et même des larmes versées ; Bovadilla fut destitué, mais Fonseca, avec sa puissante armée d'obligés, tint respectueusement mais patiemment tête aux Sou-

verains qui, tout puissants qu'ils paraissaient, n'étaient souvent que des chefs de l'Etat comme les autres. Le Directeur de l'Office des Indes faisait la guerre avec les règlements, ces remparts très spéciaux dressés et façonnés pour les besoins du moment, le plus souvent l'arme des pusillanimes ou des incapables, mise au service de la haine et de la jalousie. Colomb ne se vit pas révoquer officiellement, mais il ne fut pas réintégré dans les droits, charges et prérogatives conférés par le Traité de Santa-Fé. S'il avait été plus jeune, on lui aurait involontairement rendu ainsi le plus grand service, car né pour être marin mais non pas administrateur, il eût poursuivi longtemps ses navigations et peut-être même eût-il tenté comme il se le proposait la conquête du Pôle Arctique !

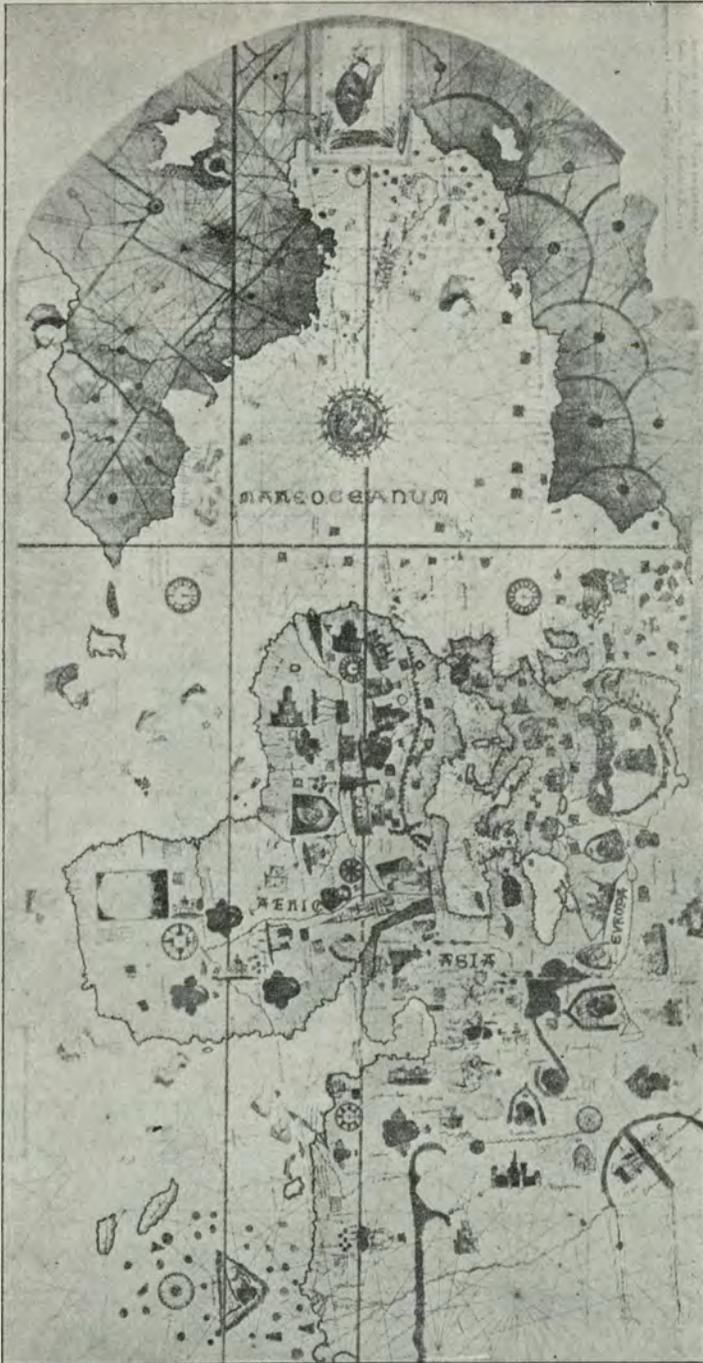
Don Nicolas de Ovando, Commandeur de l'Ordre de Alcantara, avait été désigné « provisoirement » comme gouverneur d'Hispaniola, et ce candidat favorisé par l'Office devait partir accompagné de vingt-cinq navires, armés et équipés avec empressement.

Christophe Colomb, momentanément découragé, se retira dans le monastère de Zubia, près de Grenade, chez les Pères Franciscains.

La Carte de Juan de la Cosa.

Les magnifiques recherches de Henry Harrisse, consignées dans son ouvrage *The Discovery of North America* (1), donnent la description de 250 cartes ou sphères et dessins exécutés avant 1536, la chronologie de 100 voyages à l'Ouest, entrepris entre 1431 et 1504, et la biographie de 300 pilotes qui les premiers traversèrent l'Atlantique. Nous pouvons ainsi nous rendre compte de l'activité de la navigation qui suivit les découvertes de Christophe Colomb, affirmant déjà l'immensité de son œuvre.

(1) *The Discovery of North America*, by Henry Harrisse, Paris, H. Welter, 49, rue Bonaparte, 1892.



La carte du Monde en 1500, par Juan de la Cosa.

Bien que nous risquions, en voulant les énumérer, de pêcher plutôt par omission que par exagération, nous ne relèverons que les expéditions ayant un caractère officiel, car les clandestines sont innombrables et incertaines.

Entre le 4 mars et le 25 septembre 1493, dates du retour du premier voyage de Colomb et du départ du second, il n'y eut qu'une expédition portugaise officielle, partie soi-disant pour faire la chasse à une expédition officieuse.

Entre le départ du second voyage et celui du troisième, le 30 mai 1493, il y eut quinze expéditions officielles dont beaucoup comprenant trois navires, quatre et même davantage, pour la plupart espagnols et, lorsqu'il s'agissait d'aller aux « Indes », partant presque toujours d'Andalousie, Séville, Cadix ou Palos. En effet, la Reine Isabelle maintint toujours, avec raison d'ailleurs, que la découverte du Nouveau Monde était *son* entreprise privée et personnelle, lui donnant tous les droits sur *ses* « Indes » dont elle parle dans son testament. Ses sujets seuls avaient le droit de faire négoce avec elles.

Cependant, parmi ces quinze expéditions, il faut signaler celle de Sébastien Cabot et celle de son père J. Cabot qui, en août 1497, appareilla de Bristol sur un petit navire, avec dix-huit hommes, et découvrit le Labrador et Terre-Neuve. Son voyage dura trois mois et c'est de sa dernière découverte que naquit l'exploitation, si profitable à notre pays, des bancs de morue qu'il signala dans la région.

Entre 1498, date du départ du troisième voyage, et 1502 qui fut celle du quatrième voyage de Colomb, on relève plus de quarante expéditions officielles de toutes nationalités, comprenant une quantité de navires. Les Dieppois, Malouins et autres normands et bretons, auxquels Henry Harrisse rend hommage, en disant qu'ils « comptent parmi les plus braves et courageux qui furent jamais », figurent parmi les expéditions officieuses les plus actives.

Puisque les navires ont des aventures et des existences aussi personnelles que les hommes, signalons que dans l'expédition de Coronel,

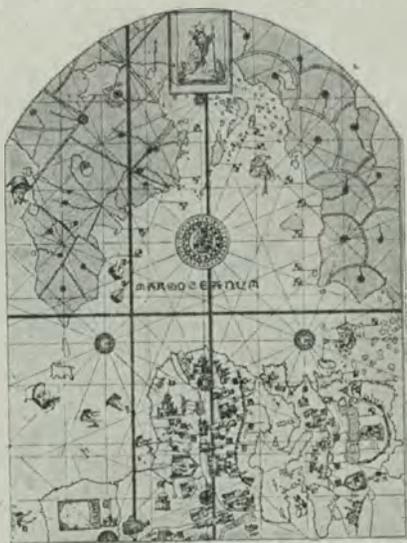
effectuée de 1498 à 1500, nous retrouvons, toujours vaillante, la glorieuse petite *Niña* avec son second nom de *Santa Clara*.

Juan de la Cosa, le très réputé pilote basque qui accompagna Colomb dans ses deux premiers voyages, fit partie d'autres expéditions de découvertes, comme chef ou comme officier et se trouva tout qualifié pour établir une carte du Nouveau Monde.

Il provenait de l'Ecole de pilotes établie à Cadix depuis un temps immémorial et où l'enseignement était confié principalement à des marins basques. Cette institution fut confirmée et ordonnancée par une cédula de Ferdinand et Isabelle, datée du 18 mars 1500. Les navigateurs qui en sortaient, hommes remarquables, triés sur le volet, devaient posséder, avec une instruction très variée et très développée, une moralité incontestée. Ce sont là des qualités qui semblent inhérentes à la corporation des pilotes, et c'est un compliment pour l'une et l'autre de comparer l'école des pilotes basques du xv^e siècle à celle des pilotes de la flotte française de l'époque contemporaine.

La carte de la Cosa fut dressée près de Cadix, entre juillet et fin décembre 1500, et elle fut découverte à Paris pendant l'épidémie de choléra de 1832 par le baron Walckenaer, chez un marchand de bric-à-brac. Dans la vente qui suivit la mort de ce collectionneur, en avril 1853, elle fut achetée pour 4.020 francs par le gouvernement espagnol. Elle se trouve au Musée de Marine de Madrid.

Cette carte, du plus haut intérêt, embrasse à peu de choses près tout



Une partie de la carte de Juan de la Cosa, schématisée.

ce qui était connu de notre globe à cette époque, et la partie comprenant les « Indes » prouve l'activité des explorateurs et l'étendue des découvertes pratiquées dans le Nouveau Monde depuis le premier départ de Colomb. On trouve dans l'ancien monde les figurations plus ou moins schématiques et conventionnelles qui, dans les documents du même genre, servaient à la fois d'ornements et d'indications. Les possessions du Portugal et de l'Espagne sont définies par des petits pavillons aux couleurs et armes de ces nations ; ils semblent y être piqués, comme ceux



La Rose des Vents centrale
de la carte de la Cosa.

plus variés, que nous promentions il y a peu de temps encore sur une autre carte du monde pour suivre les opérations de la grande guerre. L'étude approfondie de ce document nous entraînerait trop loin ; nous remarquerons seulement que Juan de la Cosa avait juré que Cuba faisait partie du continent, or il représente cette terre comme une île ; nous pouvons cependant certifier qu'il n'eut pas la langue coupée.

La carte, comme toutes les similaires, est couverte d'un treillis de

lignes dont nous connaissons déjà l'usage ; ils partent des différents rhumbs de nombreuses roses des vents multicolores.

Ces roses sont très finement exécutées : l'une d'elles placée dans la « Mar Oceanum », à mi-chemin de l'ancien et du nouveau monde, de dimensions beaucoup plus grandes que les autres, porte au centre un délicieux motif de la Vierge Marie et de l'Enfant Jésus, servis par deux anges. Cette rose centrale, réminiscence probable de la *Santa Maria* que l'on retrouve parmi les caravelles figurées sur la mer, joint comme les têtes qui soufflent des quatre points cardinaux, l'utile à l'effet décoratif.



Caravelles de la carte de la Cosa.

Mais l'attention est particulièrement attirée par une riche enluminure, exécutée dans un cartouche qui domine toute la carte et dont le sujet est ceci : le géant païen Oferus ou Reprobus, qui avait juré de ne mettre sa force qu'au service du plus puissant roi de la terre, pensait, paraît-il, au Diable, quand un Enfant lui demanda un jour de le porter de l'autre côté d'un fleuve. Dédaigneux, mais complaisant, il accepta. Dans cette scène représentée, on voit le colosse accablé sous le poids de la tâche acceptée, soulevant péniblement ses jambes et demandant avec effroi à celui qui allait devenir son Maître : « Qui es-tu pour peser autant ? » et

l'Enfant-Christ lui répondant en arrivant sur la rive opposée : « Plante ton bâton et il fleurira ; tu as porté l'Univers ! »

Reprobus, le païen, devint Christophe, le Saint, auquel Colomb fut confié sur les fonts baptismaux de Gênes ; Juan de la Cosa, le pilote remarquable, l'homme à la moralité insoupçonnée, mit cette première carte sous l'égide du Patron de l'Amiral des Océans, rendant ainsi un



Le St Christophe
de la carte de la Cosa.

éclatant hommage à son chef. Il le fit à une époque où Colomb avait perdu sa popularité, bravant les foudres du Directeur de l'Office des Indes et de ses acolytes, et donnant pour toujours un flagrant démenti à ceux qui dépeignent le vainqueur de la Mer Ténébreuse honni des vrais marins qu'il avait eus sous ses ordres. Ce document, miraculeusement conservé, est un monument magnifique d'estime, de reconnaissance et de droiture. Il dut être, pour l'Amiral découragé, un touchant et émouvant réconfort. Les meilleurs officiers ne craignent pas d'honorer leur chef et ne cherchent pas à amplifier leur valeur

en diminuant la sienne ; nous serions bien étonné que le pilote cartographe n'ait pas été un des plus effectifs collaborateurs de l'Amiral.

L'histoire, malgré ses mauvais chroniqueurs, saura associer étroitement les noms de Christophe Colomb et de Juan de la Cosa.

Cette carte resta pendant huit ans le seul document de valeur.

* * *

En janvier 1503, on réorganisa l'Office des Indes, un peu comme une Direction qui deviendrait un sous-secrétariat d'Etat, et on fonda la Casa de Contratacion, à la tête de laquelle fut maintenu l'omnipo-

tent et vindicatif don Juan Rodriguez de Fonseca. Le 6 août 1508, on décida la création d'une carte officielle où figureraient toutes les anciennes découvertes, et qui au fur et à mesure serait tenue au courant des nouvelles. Cette carte porta le nom de Padron Real.

Une commission dépendant de la Casa de Contratacion, quelque chose ressemblant au service hydrographique de la Marine, fut instituée pour l'exécution et la surveillance de cette œuvre, et son premier président fut Amerigo Vespucci qui prit le titre créé pour lui de « pilot-mayor ». Plus tard, après 1515, on trouve à ce poste Sébastien Cabot, puis Fernando Colomb, etc...

LA QUATRIÈME EXPÉDITION

L'idée du détroit.

Christophe Colomb n'était pas homme à rester découragé longtemps ; non seulement il souffrait de son inactivité, mais encore son amour-propre était froissé dans son extrême susceptibilité. Il voulait prendre sa revanche, non en exerçant ou suscitant une vengeance — ce qu'il ne fit jamais — mais en remportant un éclatant succès.

L'épreuve qu'il venait de subir avait été particulièrement dure, et il en sortait physiquement et moralement atteint. Son mysticisme s'était exacerbé et ses écrits le reflètent, sans cependant perdre de leur précision et de leur talent descriptif. Quelquefois, son exaltation paraît atteindre jusqu'à la limite de l'hallucination, mais c'est elle qui lui a permis de dominer les souffrances d'une santé profondément altérée et d'agir avec une remarquable énergie.

A cette époque de sa vie, Colomb s'était rendu compte que les terres découvertes formaient véritablement un monde nouveau, qui ne pouvait être rattaché aux Indes Orientales que secondairement et d'une façon éloignée. Ses connaissances, comme celles de tous ses contemporains, l'obligeaient à chercher à faire cadrer les pays

qu'il avait relevés avec les descriptions géographiques de l'Asie, mais il était désormais persuadé qu'un obstacle se dressait devant ce continent. Par les richesses déjà exploitées, cet obstacle constituait un joyau inestimable qu'il avait offert aux couronnes des Rois ; il devait en contenir d'autres à découvrir encore, mais il fallait le franchir pour arriver au véritable but de sa vie. Un détroit devait exister et il croyait savoir où le chercher.

Christophe Colomb fut le premier à concevoir et à vouloir trouver ce passage, et cette idée domina désormais toutes les autres chez les navigateurs. On pensa même, à un moment donné, avoir découvert trois détroits, qui n'étaient que des embouchures de fleuves... Magellan trouva le bon en 1518 en un point inattendu. Ce succès fut obtenu malgré Juan Rodriguez de Fonseca, qui fit encore tout son possible pour contrarier cet autre grand navigateur. Le Directeur de l'Office des Indes était atteint, paraît-il, d'un tic nerveux de la face et de la tête, et aussi hélas d'un tic moral, — maladie de tous les temps — qui oblige à haïr les hommes d'action, aux conceptions indépendantes ; il ne s'en guérit jamais et commit l'imprudence, sous Charles-Quint, de se heurter à F. Cortez, de sorte qu'il mourut en disgrâce. L'attitude de Fonseca n'est donc pas un argument qui puisse être invoqué contre Colomb, elle tenait du domaine pathologique et constituait une maladie chronique et incurable, malheureusement contagieuse.

La découverte de Magellan ne supprima pas complètement l'idée d'un détroit central, car, sur la carte de Vesconte de Maggiola, datée de 1527, on voit à la hauteur du Yucatan un « détroit douteux » ; c'est sur cette même carte que l'on trouve, répandus en quantités sur la côte de Floride, — ce qui prouve l'activité clandestine des navigateurs de ces pays — des noms italiens et des noms français comme Dieppe, Honfleur, Saint-Louis, Angoulême, les Fils de Navarre, etc... piqués cette fois de petits pavillons français.

*
* *

Les Souverains furent impressionnés par les arguments de Colomb et décidèrent l'armement de quatre caravelles. « Partez en paix et en confiance » lui dit Isabelle, et dans une lettre écrite de Valence de la Torre le 14 mars 1502, signée bien entendu de : « Moi le Roi — Moi la Reine — Par ordre du Roi et de la Reine — » il est dit : « Les grâces que nous vous avons accordées vous seront maintenues entièrement, selon la forme et teneur des privilèges que nous vous en avons donnés, sans qu'on y change la moindre chose, et vous et vos fils en jouirez comme cela doit être. S'il était nécessaire de les confirmer de nouveau, nous les confirmerions et nous ferons mettre votre fils en possession de tout ce qui vous a été accordé, et notre plus vif désir et notre volonté est de vous honorer plus encore, et de vous accorder de nouvelles récompenses. Nous aurons soin comme de raison de vos fils et de vos frères ».

L'interdiction de toucher à Hispaniola à l'aller précède ce passage élogieux ; elle est formulée avec de grands ménagements, prouvant que cette décision n'avait été dictée que par le très légitime souci d'éviter des heurts, susceptibles de troubler à nouveau la colonie que l'on espérait voir pacifier par Ovando.

Dans les *Instructions pour l'Amiral*, qui portent la même date et les mêmes signatures et sont fort détaillées, il est enjoint à « D. Christophe Colomb, notre Amiral des îles et terre ferme qui sont dans l'Océan, du côté des Indes, de faire son voyage en ligne droite « si le temps ne s'y oppose pas » (formule subsistant toujours (1) dans les ordres émanant de l'Amirauté britannique) pour découvrir les îles et la terre ferme dans la partie qui lui est échue ».

Colomb choisit quatre petites caravelles, d'un tonnage variant de 50 à 70 tonneaux, avec faible tirant d'eau, pour pouvoir pénétrer

(1) « Weather permitting ».

dans les baies et les estuaires, à la recherche du détroit. Ces navires étaient la *Capitana*, capitaine Diego Tristan, le *San Yago de Palos*, capitaine Francisco Porras, le *Gallego*, capitaine Pedro de Torreros, et la *Vizcaina*, capitaine Barthélémy Fieschi.

Colomb avait obtenu de ses Souverains l'autorisation d'emmener son frère Barthélémy et son fils Fernando, âgé seulement de 14 ans et demi.

Les équipages se composaient de 148¹ personnes, officiers, marins, écuyers, novices-mousses (c'est-à-dire grumetes), et ouvriers marins, dont les noms nous sont restés. Sur le *San Yago de Palos* était embarqué Diego de Porras, notaire et officier de la flotte, sorte de commissaire de la Marine, frère du capitaine ; il était chargé de faire un rapport sur le détail des routes, les côtes découvertes, l'or qu'on obtiendrait par échange ou autrement, les hommes et les navires. Ce rapport, très intéressant par les noms et renseignements administratifs qu'il nous transmet, est précédé d'une brève relation du voyage, écrite évidemment avec l'intention d'être désagréable à l'Amiral ; le but est d'autant moins atteint, que les griefs sont maladroitement présentés, facilement réfutables et que les deux frères Porras furent, en cours d'expédition, les chefs d'une misérable et lâche révolte.

Ce voyage est en outre connu par une lettre de Christophe Colomb, écrite au Roi et à la Reine d'Espagne, « nos Seigneurs très chrétiens et très puissans » (1), le testament dicté devant écrivain, notaire et témoin le 6 juin 1536 par Diego Mendez, un héros de l'aventure, et enfin par la « Vie de Colomb » narrée par son dernier fils. Ce récit est particulièrement intéressant, puisque Fernando fut un des acteurs du drame.

Cette quatrième et dernière expédition de Colomb est une des plus extraordinaires qui soit par l'énergie, le courage et l'endurance du Chef

(1) La traduction italienne de cette lettre fut publiée en 1810 par l'abbé Morelli sous le titre de *Lettera rarissima*, désignation qui lui est restée.

et de ses compagnons, et encore par une sorte d'inspiration qui aurait dû aboutir aux plus étonnantes des réalisations, si les circonstances, souvent exceptionnelles et même anormales, n'étaient venues les atrophier au dernier moment.

Il semble que Colomb fut une force dont la nature se servit pour défricher, mais à laquelle elle ne voulut pas accorder le triomphe du succès. S'il s'était rendu compte de la distance infime qui le sépa-



Les poissons volants, gravure de de Bry.

rait de la justification de ses rêves, il aurait pu, dans son langage biblique, se comparer à Moïse qui, chargé d'une mission divine, se vit interdire l'entrée de la terre de Chanaan.

Ce voyage constitue un récit d'aventures vécues, supérieur à ce que l'imagination la plus féconde aurait pu produire, où l'on trouve, au cours d'une lutte dramatique contre les hommes et les éléments, des manifestations splendides de dévouement, de fidélité et de courage, jointes au déchaînement des passions les plus viles.

(1) J. Alaux, *loc. cit.* — *Columbus his life and voyages* by Washington Irving, G. P. Putnam's sons, New-York and London.

La mer, comme si sa patience avait été lassée par la persistance de l'Amiral à vouloir élucider ses mystères, lui réserva ses plus dures épreuves ; Colomb fut finalement vaincu par cet adversaire redoutable qui sait être invincible, mais elle le reconnut digne d'elle et épargna sa vie. Ceux qui hésitent encore à admettre qu'il fut un vrai marin peuvent, après s'être bien imprégnés des moyens dont disposait le Grand Navigateur, suivre minutieusement, jour par jour et pas à pas, sur les cartes des régions parcourues, les récits détaillés de cette dernière expédition de découverte.

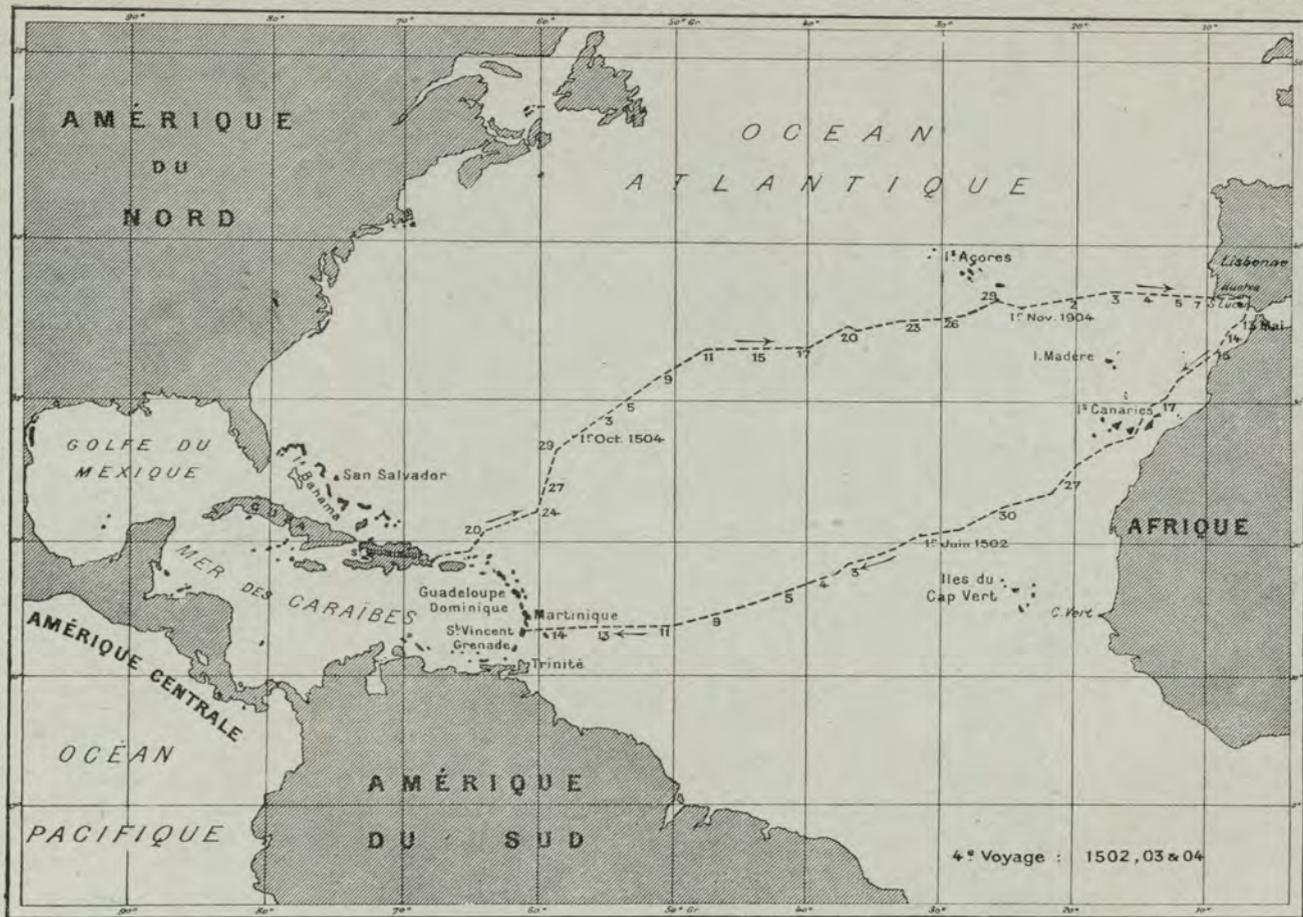
Il faudrait un volume séparé pour la raconter ; nous nous limiterons comme pour les précédents voyages à une simple énumération de faits d'ailleurs indiscutés, nous contentant d'insister sur quelques points spéciaux. Nous sommes persuadé que ce résumé encouragera nos lecteurs à reprendre les narrations détaillées et passionnantes du roman de Ch. Colomb.

La Recherche du détroit.

La flottille des quatre caravelles appareilla de Cadix le 11 mai 1502. Elle débloqua, en passant au Maroc, la forteresse d'Arcilla assiégée par les Maures et arriva à la grande Canarie le 20 mai.

Cette fois, Colomb prit la meilleure route possible. Il mit le cap au WSW. pour atteindre le 20° de latitude Nord par 36° de longitude Ouest, puis inclina de deux quarts à l'Ouest, et parvenu au 14° de latitude Nord par 36° de longitude Ouest, gouverna directement au couchant et atterrit en découvrant Sainte-Lucie (Voir pages 229 et 276).

Cet itinéraire, à cette époque de l'année, faisait profiter les navires, depuis le départ jusqu'à l'arrivée, du vent arrière ou du grand large ; aussi, la traversée, extrêmement rapide, s'effectua-t-elle en seize jours, à une vitesse moyenne d'un peu plus de sept nœuds, « *qui aurait pu être dépassée si une des caravelles (probablement le Gallego) ne s'était montrée mauvais voilier* ».



Carte des trajets aller et retour de la 4^e Expédition.

Le 15 juin, Colomb découvrit Matinino, devenu plus tard La Martinique, et l'équipage fut envoyé sur notre future belle colonie, pour laver le linge et se délasser.

L'Amiral passa ensuite à l'Ouest de La Dominique, puis au Sud



L'« Urican » ou Cyclone, gravure de de Bry.

de Porto Rico, et mouilla le 29 juin en grande rade de Saint-Domingue.

Sa première intention avait été de gagner directement la Jamaïque; en revenant à Hispaniola, il transgressait sur ses instructions, mais il trouvait une excuse valable dans le désir de changer le Gal-

lego contre une caravelle moins lourde. Il envoya Pedro de Torreros porter sa requête au gouverneur qui prétendit nè pouvoir satisfaire au désir exprimé, car justement les trente-deux navires présents à Saint-Domingue devaient appareiller le lendemain pour l'Espagne. Colomb, prévoyant un « ouragan » à bref délai, renvoya immédiatement son officier avec le conseil de retarder ce départ général, et il demandait, pour la même raison, l'autorisation d'abriter son escadrille dans la rivière. Ovando, prenant trop à la lettre les ordres des Souverains, refusa l'entrée du port et ne prit pas au sérieux l'avertissement qui lui était donné.

L'Amiral ayant appris à connaître les signes précurseurs des cyclones ne s'était pas trompé. Les trente-deux nefes appareillèrent, mais elles furent surprises deux jours après par le météore à la hauteur du Cap Saint-Raphaël et vingt-sept d'entre elles, chargées de richesses et de colons qui se faisaient rapatrier, périrent corps et biens. Bovadilla, Roldan et leur suite comptaient parmi les disparus. Quatre navires, dont la cargaison était de peu de valeur, parvinrent à regagner Saint-Domingue dans un état déplorable ; un seul, l'*Aguja*, petit et mauvais bateau portant tous les biens de Colomb, soit 4.000 pièces d'or réunies par Alonso Sanchez de Carvajal, autorisé par les Rois à surveiller ses intérêts, « étala » le cyclone et put regagner la Castille.

Cet événement fut interprété, par les uns, comme une manifestation de la justice divine, tandis que les autres accusèrent Colomb de sorcellerie.

Cependant l'Amiral, qui s'était vu refuser un abri dans l'île même qu'il avait découverte, chercha, comme il le devait, à gagner la haute mer, après avoir fait prendre à ses navires toutes les précautions contre le mauvais temps. L'ouragan fut terrible ; l'escadrille drossée à terre mouilla dans une saute de vent à Porto Escondido ; seules, les ancres de la *Capitana* tinrent bon ; les trois autres navires perdirent leurs apparaux ou chassèrent, mais finirent par se sauver avec d'assez graves avaries qu'ils purent réparer à Azua.

Colomb toucha ensuite à Porto del Brazil, sur la côte Sud d'Hispaniola, et, appareillant le 14 juillet, passa au Sud de la Jamaïque par gros temps, cherchant à atteindre le Continent. Pris à mi-chemin par le calme et entraîné par le courant, il dériva jusqu'aux Jardins de la Reine (côte SW. de Cuba). Favorisé enfin par une belle brise, il put gouverner au SW. et découvrit ainsi l'île Guanaga, connue maintenant sous le nom de Bonacca, à 25 milles de la côte de Honduras. Là, il rencontra une pirogue chargée d'objets paraissant provenir d'une civilisation supérieure ; les Indiens qui la montaient lui dirent qu'ils venaient de l'Ouest et lui parlèrent d'un pays riche et prospère. Si l'Amiral avait suivi leurs indications, il aurait découvert le Mexique ! mais *il voulait trouver son détroit*. Il mit donc le cap à l'Est.

La navigation qui résulta de cette décision fut très pénible ; Colomb la décrit d'une façon impressionnante. Il se trouvait en effet en août, c'est-à-dire en pleine saison dite d'hivernage, sur une côte inhospitalière, où les grains et les orages se succédaient, alternant avec les vents d'Est normaux. Ceux qui ont navigué à la voile savent que, malgré la bonne foi la plus absolue, la même force de vent subie vent arrière ou debout prend dans le premier cas l'appellation de bonne brise et dans le second celle de coup de vent ; un météorologiste, quelque peu marin, tient compte de cette psychologie, lorsqu'il dépouille des journaux de bord.

L'Amiral avait à lutter contre un violent courant et les vents debout, de sorte que les caravelles « faisaient des bords carrés », c'est-à-dire ne gagnaient que peu ou prou dans le vent et devaient même perdre, lorsque la mer trop grosse les obligeait à virer vent arrière. On cherchait bien à mouiller pour la nuit, afin d'éviter les écueils possibles et de pouvoir examiner toute la côte, mais les rades foraines étaient encore plus dangereuses que le large.

Cette navigation dura quarante-quatre jours, pendant lesquels on ne fit que 180 milles, soit quatre milles par jour, ce qui équivaut à

sept kilomètres ! Equipage et navires étaient déjà très éprouvés par le cyclone subi à la sortie de la rade de Saint-Domingue et par le mauvais temps qui suivit ; l'Amiral, terrassé par les fatigues et la goutte, dut se faire construire une sorte de timonerie sur le pont de la toldilla, d'où il pouvait, tout en restant étendu, surveiller et diriger la manœuvre.

Pas un instant il ne songea à changer de route. Quel est cependant le marin qui a « labouré la mer contre le vent », secoué sur un navire gémissant et frémissant, couvert d'embruns, noyé de coups de mer, éreinté depuis des jours et des jours à manœuvrer à chaque instant, et qui n'a rêvé de la volupté totalement ignorée du terrien : une navigation vent arrière où le bateau glisse sans fatigue et sans bruit, où la tempête devient une brise, où les vagues hostiles et mauvaises se transforment en douces auxiliaires ? Un simple coup de barre, un brassage des vergues, les écoutes filées et Colomb passait de l'Enfer au Paradis, sans même la crainte d'un remords ou d'un reproche, puisque les terres à l'Ouest étaient encore plus inconnues que celles vers lesquelles il se dirigeait. Si cette idée lui traversa l'esprit, ce fut peut-être en regardant son fils Fernando, mais cet enfant de 14 ans, digne de son père, donnait un magnifique exemple d'entrain et de courage ; l'Amiral fixa son étonnante volonté sur la mission dont il suivait l'inspiration et persista. Il avait un but : le détroit ne pouvait être, ne devait être, qu'à travers les terres se trouvant plus à l'Est et au Sud.

« Pendant tout ce temps, écrit-il, je n'entrai dans aucun port ; ni ne pus y entrer ; la tempête continua, et les torrents d'eau, les trombes et les éclairs semblaient nous annoncer la fin du monde. Les navires faisaient eau de toutes parts, les voiles étaient rompues, j'avais perdu des ancres et des apparaux, ainsi que des câbles avec des canots et une grande partie des approvisionnements. Mes équipages étaient fort malades et tout le monde dans l'affliction ; plusieurs de mes gens s'étaient engagés à embrasser la vie monastique et il n'y en avait aucun qui n'eût promis

quelque pèlerinage. Il leur était même arrivé plusieurs fois de se confesser mutuellement les uns aux autres. »

Enfin, le 12 septembre, les caravelles atteignirent un promontoire qu'ils doublèrent et « *le Seigneur leur accorda un bon vent et des courants favorables* ». A ce cap, Colomb donna le nom de « Gracias a Dios » qui se traduit par le cri qu'il poussa avec tous ses équipages : « Merci mon Dieu ! »

Longeant la côte qui descend au Sud et passant entre bancs et récifs, les caravelles mirent en panne, ou mouillèrent à l'embouchure d'une rivière, et une embarcation fut envoyée pour faire de l'eau douce. Les barres de ces rivières sont particulièrement dangereuses et encore aujourd'hui il est recommandé de ne les franchir qu'avec les pirogues du pays ; aussi, l'embarcation chavira-t-elle au retour et tout son armement fut noyé. Le cours d'eau fut tristement nommé la rivière du Désastre.

Descendant toujours vers le Sud, Colomb trouva par mer belle, fin septembre, à l'ouvert d'une pittoresque rivière, un mouillage abrité par une île (maintenant lagune et port de Blewfield où se trouve un poste de T. S. F.) où il caréna ses navires tant bien que mal. Malheureusement, le repos dont il voulait faire bénéficier les équipages fut douloureusement troublé par l'attaque persistante de nuées de moustiques, qui donnèrent leur nom à cette région.

Appareillant le 5 octobre, l'Amiral examina cette côte de los Mosquitos ainsi que celle qui prit plus tard le nom de Costa Rica, explora deux rivières, puis la vaste et profonde lagune de Chiriqui, capable d'abriter les plus puissantes flottes du monde.

Il remarqua que les Indiens de ces régions portaient de riches bijoux d'or, en particulier « *au cou, un miroir ; mais ils ne voulaient ni le vendre ni le troquer. Ils nommèrent plusieurs lieux sur la côte de la mer où il disait qu'il existait des mines et de l'or ; le dernier de ces lieux était Veragua éloigné de vingt-cinq lieues de l'endroit où nous étions* ». Colomb décida de s'y rendre, mais la nuit même, une vio-

lente tempête s'éleva et il fut obligé de se réfugier dans un port. Comme à ce moment l'Amiral pensait bien davantage à son détroit qu'à l'or, il profita de ce contre-temps et « *résolument de ne pas rétrograder pour les mines qu'il considérait déjà comme acquises* ».

Les caravelles continuèrent donc à l'Est et entrèrent dans une grande baie baptisée Zarabora, qui n'est autre que la baie actuelle de Colomb, située à l'entrée du Canal de Panama. Elles mouillèrent ensuite à Puerto Bello, où elles restèrent sept jours, sous une pluie diluvienne, puis elles appareillèrent pour subir d'effroyables tempêtes et de terribles orages, et entrèrent — on se demande comment lorsqu'on connaît l'endroit — s'abriter à El Retrete, maintenant port Escribanos.



A la recherche du détroit, gravure de Gustave Alaux.

Colomb voulut continuer cette exploration de la côte, mais il fut assailli par un ouragan accompagné de pluies torrentielles. « *On ne vit jamais la mer aussi haute et aussi couverte d'écumes. Le vent s'opposait à ce qu'on allât en avant, et il ne permettait même pas de gagner*

quelque cap ; il me retenait dans cette mer qui semblait être du sang et paraissait bouillonner comme une chaudière sur un grand feu. On ne vit jamais le ciel avec un aspect aussi effrayant ; il brûla un jour et une nuit comme une fournaise et il lançait des rayons tellement enflammés, qu'à chaque instant je regardais si mes mâts et mes voiles n'étaient pas emportés. Ces foudres tombaient avec une si épouvantable furie, que nous croyions tous qu'ils allaient engloutir les vaisseaux. Pendant tout ce temps, l'eau du ciel ne cessa pas de tomber ; on ne peut appeler ça pleuvoir, c'était

comme un autre déluge ; les équipages étaient tellement harassés qu'ils souhaitaient la mort pour être délivrés de tant de maux. »

La flottille de Colomb semble avoir éprouvé des orages et des pluies particulièrement violents. Les uns et les autres ont dans cette région du globe une réputation trop justifiée ; les averses qui accompagnent les grains et les orages sont — nous disent les *Instructions Nautiques*, cependant sobres dans leurs qualificatifs — « d'une intensité extraordinaire ». En effet, le 4 juin 1871, on en



C. Colomb exorcisant la trombe,
dessin de Pierre Le Conte.

signala une qui donna cent millimètres d'eau en quatorze minutes, soit sept millimètres et demi par minute, alors que la quantité d'eau totale qui tombe à Paris est de cinq cent soixante-quinze millimètres en une année entière !

Le 13 décembre, une trombe, phénomène assez fréquent dans ces mers, s'avança vers les navires. Colomb et ses équipages en avaient vu précédemment dans les mers du nouveau monde et peut-être aussi sur les côtes Nord et Ouest d'Espagne, mais celle-ci devait être particulièrement dangereuse pour la caravelle.

L'Amiral alluma un cierge béni dans le fanal de poupe, et fit monter

sur la toldilla un hérault tenant en main le Guidon Royal, insigne suprême du commandement ; il ceignit le Cordon de Saint-François, s'arma de la grande épée à la poignée en croix, puis lut à haute voix l'Évangile de Saint Jean. Ainsi exorcisée, la trombe sinistre s'effondra et l'équipage, se jetant à genoux, chanta le *Salve Regina*.

Le 17 décembre, on put caréner les navires dans une baie, puis, Colomb le dit lui-même : « *je revins à la charge (torné à la porfia), mais quoique j'eusse un bon temps pour mon voyage, les navires n'étaient plus en état de naviguer et mes gens étaient ou mourants ou malades* ».

En somme, de la fin d'octobre 1502 à janvier 1503, ce fut la recherche fébrile du détroit ; volontairement, ou forcé par les circonstances, il pénétra, en courant les plus grands risques, dans les baies et les rivières, s'en alla vers l'Est, puis revint à l'Ouest, pour retourner encore. Il fouilla la côte et se buta contre la muraille qui se dressait entre lui et l'Océan qui mène aux vraies Indes. Cette page est peut-être la plus belle, la plus émouvante, de l'extraordinaire histoire de Christophe Colomb.

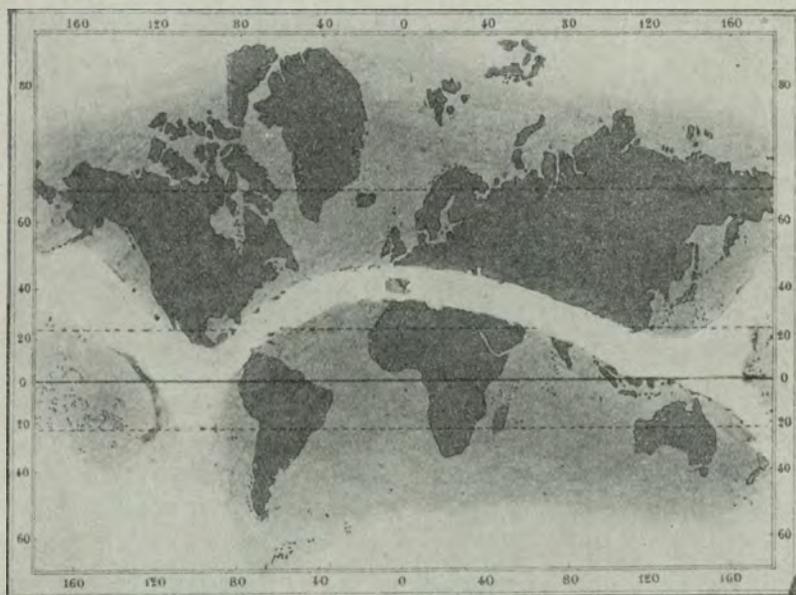
Avec une inquiétante et géniale intuition, qui paraît vouloir donner raison à Roselly de Lorgues lorsqu'il s'écrie : « celui qui ne croit pas au surnaturel ne peut comprendre Colomb », l'Amiral limita ses recherches à une soixantaine de milles de côte. Il voulut trouver le passage là où il aurait dû être, là où il fut dans les temps géologiques ; il arriva au point précis où la nature l'avait laissé ébauché et où il est creusé maintenant par le génie des hommes !

La Mésogée.

Colomb, inspiré et mystique, plaça, comme nous l'avons vu, le Paradis terrestre au Sud de l'isthme où il cherchait le détroit.

Or, le savant géologue français Douvillé nous apprend que « lorsqu'on étudie la distribution des fossiles dans les temps géologiques,

on constate l'existence dans les mers de la période secondaire d'une zone chaude, privilégiée au point de vue du développement des êtres ; elle fait le tour du globe en séparant l'Eurasie de l'Afrique, et l'Amérique du Nord de l'Amérique du Sud ». C'est à cette mer circulaire que M. Douvillé a donné le nom de Mésogée. « C'est dans cette zone, dit-il, que se sont multipliés les Rudistes et les grands Foraminifères,



La grande Mésogée des temps géologiques.

c'est dans cette zone que se sont formés les gîtes de pétrole les plus importants.

« Les dernières grandes dislocations de l'écorce terrestre se sont produites près de son rivage Nord, pendant et surtout à la fin de la période éocène, donnant naissance aux grandes chaînes de montagnes, Pyrénées, Alpes, Himalaya. Comme contre-coup de ces grands mouvements, la Mésogée s'est trouvée coupée par le soulèvement de la

région comprise entre la Méditerranée et l'Océan Indien, Egypte et Arabie, Palestine, Egéide (effondrée depuis) et Asie Mineure.

« Mais la zone mésogéenne n'en a pas moins continué à jouer un rôle important dans le développement de la vie et en particulier dans la distribution des faunes terrestres. C'est enfin sur les bords de ce massif nouveau, le plus ancien de notre continent, que se sont développées les plus anciennes civilisations humaines : Egypte, Chaldée et Grèce ; c'est sur le massif lui-même qu'ont pris naissance les grandes religions, Judaïsme, Christianisme, Mahométisme » (1).

En Amérique, la limite Nord de la Mésogée partait du nord de la presqu'île de Californie et suivait à peu près le parallèle de 32° lat. Nord ; son rivage Sud partait de Santa-Fé de Bogota par 5° environ de lat. Nord et remontait vers l'île de la Trinité (10° lat. N.).

N'y a-t-il pas quelque chose de troublant à constater que Christophe Colomb chercha son détroit dans la région exacte où la digue qui, par soulèvement, vint couper la Mésogée, est la plus étroite, et qu'il plaça le Paradis terrestre sur les bords de cette même mer bienfaisante, berceau des civilisations humaines ?

Si dans une de ses descentes à terre il avait exploré quelques kilomètres de plus, il aurait eu en partie la justification de son idée, mais cette joie lui fut refusée ; ce n'est qu'en 1513 que Balboa, dans un raid, gravit une hauteur d'où il contempla l'Océan Pacifique.

Les mines d'or de la Veragua.

Vaincu dans la recherche du passage, Colomb se retourna vers les mines d'or qui lui avaient été signalées par les Indiens au point qu'ils appelaient Veragua, et partit à leur recherche. De nouveau bafoué par les vents et les courants, il donna à cette côte le nom qui lui est resté,

(1) H. Douvillé, C. R. Acad. des Sciences, 9 octobre 1922.

« Costa de las Contrastas », Côte des Contrariétés. Il ne put pénétrer dans la rivière même de Veragua, au fond de la baie dite de Saint-Christophe, mais il parvint à l'embouchure d'une autre rivière, à six kilomètres plus à l'Ouest, tellement étroite qu'elle ne se reconnaît qu'à la vallée formée entre les collines. Enfin, le 6 janvier 1503, profitant d'une crue de ce cours d'eau qu'il baptisa Bethléem parce qu'on était au jour de l'Épiphanie, il réussit à faire franchir la barre à ses caravelles et s'installa à l'entrée.

Quibian, le Cacique de la région, fut d'abord très accueillant et conduisit l'adelantado Barthélémy aux très riches mines d'or. On construisit des maisons et un fortin ; Colomb, bloqué par la baissée des eaux, n'attendait plus qu'une nouvelle crue de la rivière pour rentrer en Espagne, laissant Barthélémy avec quatre-vingts hommes et le *Gallego*.

A ce moment des doutes surgirent sur la sincérité des sentiments amicaux du Cacique ; Diego Mendez, écuyer sur le *San Yago de Palos* et qui devait plus tard se faire encore remarquer par son héroïsme, reconnu, dans une excursion qu'il fit seul, le bien fondé de ces craintes. Barthélémy remonta alors le cours d'eau en embarcation et s'empara de Quibian après une courte lutte ; malheureusement le pilote Juan Sanchez, « un honnête homme » comme le qualifie l'Amiral, laissa par accident échapper le prisonnier.

Tout paraissait néanmoins tranquille et après avoir renforcé le fortin, Colomb, profitant en avril d'une crue de la rivière, sortit avec ses trois caravelles et mouilla à trois milles au large. Le lendemain, les nouveaux colonisateurs vinrent dire adieu à leurs camarades en rade ; les Indiens attaquèrent alors Barthélémy et Diego Mendez restés seuls à terre avec vingt Espagnols ; ils furent facilement repoussés. Mais comme il avait fallu vider les barriques et délester sérieusement les navires pour leur permettre de franchir la barre, Diego Tristan, capitaine de la *Capitana*, remonta la rivière en embarcation le jour suivant avec douze hommes pour faire de l'eau douce.

Les indigènes les laissant approcher, les assaillirent par surprise et les massacrèrent ; un seul, le tonnelier Juan de Noya, s'échappa à la nage et regagna le camp.

Les Espagnols restés à terre jugèrent alors la situation intenable et s'embarquant sur le *Gallego* voulurent sortir de la rivière ; leurs efforts furent vains, les eaux avaient baissé de nouveau et ils se trouvaient enfermés.

L'Amiral, de son côté, ne voyant pas revenir les hommes partis à l'aiguade, vivait dans la plus grande inquiétude, et la mer était devenue trop grosse pour permettre toute communication entre la terre et les navires. Au bout de quatre jours, un matelot de la *Vizcaina*, Pedro Ledesma de Séville, nagea jusqu'au fortin et revint tout raconter à son chef.

C'est alors que Colomb, plongé dans le plus affreux désespoir, « voyant pleurer autour de lui à chaudes larmes tous ses capitaines, finit, accablé de fatigue, par s'endormir en poussant des gémissements et entendit dans une sorte de délire, causé par les souffrances morales associées aux peines physiques, une voix compatissante » qui le gourmandait et le reconfortait. Cette vision céleste, qu'il décrit dans la *Lettera rarissima*, est restée classique à juste titre.

« O insensé ! lent à croire et à servir ton Dieu, le Dieu de tous les hommes ; que fit-il de plus pour Moïse et pour David son serviteur ? Depuis ta naissance il a toujours eu le plus grand soin de toi ; lorsqu'il te vit parvenu à l'âge qu'il avait arrêté dans ses desseins, il fit retentir ton nom dans toute la terre. Il te donna les Indes, qui sont une si riche partie du monde ; tu les distribuas à qui il te plut, et il te donna pouvoir pour cela ; tu reçus de lui les clefs des barrières de l'Océan, fermées jusque-là de chaînes si fortes ; on obéit à tes ordres dans d'immenses contrées, et tu acquis une gloire immortelle parmi les chrétiens.

Que fit-il de plus pour le peuple d'Israël, lorsqu'il le tira d'Égypte ? et pour David même, qu'il éleva du rang de simple pasteur au trône de Judée ? Reviens à ton Dieu, reconnais enfin ton erreur, sa miséricorde

est infinie, ta vieillesse ne t'empêche pas de faire de grandes choses ; il tient dans ses mains les plus brillants héritages. Abraham n'avait-il pas plus de cent ans lorsqu'il engendra Isaac, et Sara elle-même était-elle jeune ?

Tu réclames un secours incertain ; réponds, qui t'a tant et si souvent affligé ? est-ce Dieu ou le monde ? Dieu maintient toujours les privilèges qu'il a accordés, et ne viole jamais les promesses qu'il a faites, le service une fois rendu, il ne dit point que l'on n'a pas suivi son intention, et qu'il l'entendait d'une autre manière ; il ne fait pas souffrir le martyr pour colorer la force ; il agit strictement comme il parle, tout ce qu'il promet il le tient, et même au-delà : tel est son usage. Voilà ce que le Créateur a fait pour toi, et ce qu'il fait pour tous. Montre maintenant la récompense des fatigues et des périls que tu as essayés en servant les autres.

J'étais comme demi-mort en entendant tout cela ; mais je ne pus trouver aucune réponse à des paroles si vraies ; je ne pus que pleurer mes erreurs. Celui qui me parlait, quel qu'il fut, termina en disant : « Ne crains pas, prends confiance ; toutes ces tribulations sont écrites sur le marbre, et ce n'est pas sans raison ».

*
* * *

Une embellie, succédant à neuf jours de gros temps, permit aux communications de se rétablir, et on construisit un radeau en se servant de deux pirogues accouplées, qui, avec les embarcations, transportèrent, en quatre jours et sept voyages, le principal en vivres et en matériel, ainsi que tout le personnel, sur les navires en rade. Le *Gallego*, en piteux état, fut abandonné dans la rivière.

Christophe Colomb, encore desservi par les circonstances, avait échoué dans sa fondation personnelle d'une riche colonie, mais, dans la suite, l'Espagne profita largement de sa découverte et de son expérience.

Le projet primitif de Colomb était de retourner directement

en Europe ; l'état de ses navires et de leurs équipages était tel que la simple prudence lui dictait l'obligation de relâcher à Hispaniola.

L'escadrille appareilla donc le jour de Pâques et navigua vers l'Est. On peut se demander si l'Amiral prit cette direction volontairement ou malgré lui ; il règne en effet le long de la côte de Panama un contre-courant local, qui atteint par places, notamment dans la région de Puerto Bello, jusqu'à deux et trois nœuds, et qui était donc plus que suffisant pour entraîner les caravelles. D'autre part, Colomb était un navigateur avisé, sachant profiter de ses minutieuses observations, et il s'était rendu compte de la nécessité de gagner à l'Est pour pouvoir contrarier le fort courant général Nord-Ouest et avoir quelques chances de ne pas être drossé sous le vent d'Hispaniola ; enfin, peut-être au fond du cœur nourrissait-il encore un dernier espoir de trouver le passage tant rêvé.

Les Tarets.

Cette navigation était à peine commencée que Colomb dut abandonner la *Vizcaina* à Puerto Bello ; elle était, dit-il, complètement rongée par « *les vers* ».

Quel pouvait être cet organisme qui causa la perte des caravelles ? La désignation de ver est, dans tous les cas, impropre, car il n'y a pas d'annélides détruisant les bois immergés.

Les agents qui s'attaquent aux navires en bois sont de trois sortes : des champignons ou moisissures, un crustacé et surtout un mollusque.

Le crustacé — *Chelura Limnoria* — est relativement rare ; il ressemble à une petite crevette ou puce de mer, et creuse dans le bois des cavités arrondies de formes très caractéristiques ; on le rencontre surtout en Amérique et en Australie.

Parmi les champignons destructeurs de bois de charpentes, qui s'attaquent aux navires et déterminent « la pourriture », les plus importants sont le *Phellinus cryptarium*, le *Coniophora cerebella*, le *Trametes vaporaria* et le *Merulius lacrymans*. Mais, si un ou plusieurs de ceux-ci ont pu contribuer à la ruine des navires de Colomb, ils n'en furent ni la cause unique ni la raison principale.

Il en est tout autrement du mollusque, et c'est certainement de lui qu'il s'agit dans la quatrième expédition de Colomb. L'Amiral le désigne sous le nom de ver, mais on ne peut lui en tenir rigueur puisque pendant longtemps on le considérait comme tel, et que, maintenant encore, les marins et même les constructeurs lui donnent, par habitude plutôt que par ignorance, cette appellation impropre. Ces animaux, scientifiquement « teredo », sont connus sous le nom vulgaire de tarets. Ce sont des mollusques lamellibranches de la famille des térédinés dont les espèces sont nombreuses (1).

Ils ont l'aspect d'un ver blanc, de taille médiocre en général, pouvant, chez l'une des formes d'Europe, atteindre cependant trente centimètres. « Ils sont capables de creuser les bois les plus durs, flottants, ou enfoncés comme pilotis dans l'eau de mer ou l'eau saumâtre ; certaines espèces peuvent même vivre dans l'eau parfaitement douce.

« Antérieurement, dans la partie la plus profonde de la galerie qu'il a creusée, le taret se termine par une masse arrondie, dont la partie ventrale représente le pied, tandis que les parties dorsales et latérales sont protégées par deux petites valves hémisphériques, d'une coquille



Un taret.

(1) M. Ed. Lamy, assistant au laboratoire de Malacologie du Muséum d'Histoire Naturelle de Paris, a bien voulu nous instruire et nous documenter sur les tarets ; on trouvera un intéressant article de cet auteur, auquel nous empruntons largement, intitulé « Quelques mots sur les recherches récentes relatives à la biologie du taret » dans le *Bull. de la Société d'Océanographie de France*, 3^e année, n^o 3 sept. 1923, p. 327.

rudimentaire, qui mesure environ un centimètre de long. La surface externe de chaque valve porte, dans la région antérieure, des stries très fines, avec des denticules microscopiques, extrêmement nombreux.

« Postérieurement, le corps se prolonge par une queue bifurquée, qui correspond aux deux siphons d'autres Acéphales : le ventral est le siphon branchial ou inhalant, à travers lequel sont aspirées l'eau employée pour la respiration, et la nourriture, consistant en petites



Bois rongé en quelques mois par les tarets. La partie supérieure paraît saine et il faut regarder l'original à la loupe pour voir les orifices d'entrée dont elle est percée.

plantes (diatomées) ou animalcules (infusoires) pélagiques ; le dorsal, plus petit, est le siphon anal ou exhalant, par lequel sont expulsés l'eau ayant servi aux échanges respiratoires, les produits génitaux, les fèces et la pulpe du bois de l'excavation. A la base des siphons s'insère latéralement dans les parties molles une paire d'appendices calcaires, les palettes ou calamules, dont la forme diffère selon les espèces et qui sont, ou simples, ou articulées » (1). Quand l'animal

(1) Ed. Lamy, *loc. cit.*

est inquiété, il rétracte ses siphons, et les palettes, se rapprochant, le protègent en fermant la galerie qu'il a creusée.

De l'œuf du taret sort un embryon d'abord libre et nageur qui se développe en un petit bivalve ; bientôt il se fixe sur un morceau de bois qu'il gratte et creuse en godet avec les bords de ses valves armés de denticules. Cette larve, qui a sécrété un rudiment de tube calcaire, allonge son corps et, en deux semaines, prend la forme caractéristique du taret. Le travail destructeur commence.

En général, il est admis que le taret ronge le bois à l'aide de ses valves taillées en biseau ; pour les uns, il agit comme une lime sphérique mue dans un globe creux de même diamètre, pour d'autres comme les deux bords d'une tenaille ou encore par un mouvement de va-et-vient.

Au fur et à mesure que le taret creuse le bois, l'animal grandit et s'allonge, et les galeries formées sont tapissées par le revêtement calcaire qu'il sécrète. Lorsque les tarets sont nombreux, les galeries se côtoient, s'entrecroisent même, mais sans jamais se confondre ; si à l'extérieur le bois paraît sain, piqué simplement de minuscules trous qu'il faut chercher et qui sont les orifices primitifs, l'intérieur est complètement ravagé, prêt à s'effondrer. La meilleure comparaison est celle dont s'est servi Colomb, disant « le bois des caravelles était comme des rayons d'abeilles ».

Les déprédations commises par les tarets sont effrayantes et souvent exécutées avec une rapidité inouïe.

En 1730, 31, 32, la Hollande échappa avec peine à l'écroulement de ses digues protectrices, rongées par ces mollusques. A Plymouth et à Devonport, il y eut pour plus de 8.000 livres de dégâts en un an. Près de Louisville, en Amérique, des pieux de 35 sur 40 centimètres durent être remplacés au bout de six mois. Les teredo s'attaquent même aux câbles. Celui de port Darwin à Singapour, posé en 1872, eut en un très court espace de temps son étui de fer galvanisé percé, et l'isolement du noyau de cuivre détruit. Les réparations coûtèrent des

sommes fabuleuses et il fallut fabriquer un câble spécial à l'épreuve des tarets.

Les exemples effroyables des méfaits de ces mollusques tiendraient des volumes. On les rencontre dans toutes les mers, mais leur maximum d'activité se manifeste dans les eaux chaudes. Les Américains ont construit une série de laboratoires, échelonnés sur les côtes de l'Atlantique et sur celles du Pacifique, où se poursuivent des études destinées à combattre les attaques des tarets, et les Anglais, de leur côté, ont établi un « Committee » chargé de recherches semblables, tant dans la métropole que dans ses colonies.

Le froid, sous nos climats, et la vase, dans les pays chauds, sont nuisibles à l'accroissement des tarets. Un seul ennemi avait été signalé comme pouvant poursuivre le taret dans sa galerie, l'annélide carnivore *Nereilepas fucata*, et on avait proposé d'introduire ce ver d'Europe en Australie pour détruire le mollusque ; malheureusement on s'est aperçu qu'il n'était qu'un commensal, vivant en fort bonne intelligence avec son camarade.

Divers moyens ont été proposés pour préserver le bois des attaques des tarets ; ils peuvent se résumer en : 1^o modifications apportées à la surface du bois, telles que carbonisation, enduits (peintures spéciales, goudron de houille, etc...), doublages en cuivre (1), et 2^o imprégnation du bois avec différentes substances, parmi lesquelles l'huile de créosote paraît être la meilleure.

Pour les navires, un doublage en cuivre, à condition d'être bien fait, est le préservatif efficace, mais il est fort coûteux et généralement remplacé par des peintures sous-marines spéciales, à bases chimiques, qui doivent être fréquemment repassées.

Du temps de Colomb, aucun de ces procédés n'était connu, et on se

(1) Les Américains eurent l'idée de revêtir des pieux en bois d'une forte couche de ciment, mais un Mollusque lithophage, c'est-à-dire mangeur de pierre, vint au secours de son collègue xylophage, ou mangeur de bois, et rongeaient préalablement le ciment, lui ménageant ainsi un passage.

contentait d'enduire les coques de braie, préparée avec de l'huile de baleine ; le moyen était assez bon, mais il fallait le renouveler très souvent. Or, nous savons que les caravelles durent, surtout au début de cette quatrième expédition, rester très longtemps sans pouvoir caréner, ouvrant ainsi la porte à l'ennemi ; de plus la provision de braie emportée, qu'il était impossible de renouveler, dut être rapidement épuisée.

Il suffit que Colomb dise que les bordés de ses navires ressemblaient à des rayons d'abeille pour que nous puissions affirmer qu'ils étaient les victimes des tarets. Cette constatation est intéressante, car les tarets sont à peine mentionnés dans les ouvrages des naturalistes des *xvi^e* et *xvii^e* siècles, et on a été jusqu'à prétendre que leur apparition dans nos mers ne s'était faite qu'au *xviii^e* siècle ; ils auraient été apportés en Hollande par les navires de l'époque, venant des Indes.

Ceci est inexact. Les anciens connaissaient ces animaux destructeurs ; le nom de *τερηδων* se rencontre pour la première fois dans les Chevaliers d'Aristophane ; le chœur rapporte une conversation entre deux trirèmes, où l'une préfère rester la proie du teredo à être engagée dans certaine expédition renommée.

Théophraste affirme qu'il n'y a pas de bois dans la mer qui puisse résister au teredo, et Ovide, Pline et Vitruve en parlent. Il est inutile de citer d'autres faits ou auteurs, car la découverte des fossiles de teredo dans les terrains tertiaires des mers d'Europe est une des meilleures preuves que l'on puisse invoquer de leur existence antérieure.

Christophe Colomb, vraisemblablement, n'apporta pas ses tarets d'Europe et ses caravelles furent envahies par ceux de la mer des Antilles ; il fut cependant un des premiers, sinon le premier, à les signaler dans cette région, mais, s'il déplore amèrement ce désastre, le peu d'étonnement qu'il manifeste devant leurs ravages semble bien indiquer qu'il connaissait déjà cet agent destructeur.

Terminons cette étude rapide, en signalant que les *Instructions Nautiques* les plus récentes nous disent : « Les Indiens de la côte de

Panama construisent encore aujourd'hui leurs pirogues avec du cèdre, ou avec un bois rouge très dur nommé calli-calli, qui résiste aux vers ».

La Retraite.

La Capitana et le San Yago de Palos continuèrent à l'Est jusqu'aux environs de ce qui est connu maintenant sous le nom de Golfe de Darien, et le 1^{er} mai elles mirent le cap au Nord. Malgré la précaution prise de faire route « vers l'Orient » en quittant Veragua, les courants et les vents entraînèrent les navires à Cuba, jusqu'aux Jardins de la Reine ; « de là, écrit Colomb, je partis pour Hispanola ; je naviguai pendant deux jours avec un bon vent ; il devint ensuite contraire... L'impétuosité de la mer me força à retourner en arrière sans voiles ; je mouillai à une île où je perdîs d'abord trois ancres, et à minuit, par un temps tel qu'il semblait que le monde allait être bouleversé, les câbles de l'autre bâtiment se rompirent et il vint sur le mien avec tant de force, que c'est une merveille que tous les deux ne se soient pas mis en pièces : après Notre-Seigneur, ce fut à la seule ancre qui me restait que je dus mon salut. Au bout de six jours le temps étant devenu calme je repris mon chemin. »

Il fallut relâcher encore à Macaca, au Sud de Cuba, pendant huit jours et on repartit. Mais tout espoir d'arriver à Hispanola avait dû être abandonné depuis l'abordage des caravelles ; « avec trois pompes, des cuves, des tinettes et des chaudières, on ne pouvait épuiser l'eau qui entraît dans le navire, et il n'y avait aucun autre remède pour parer aux ravages des vers ».

Rien d'étonnant à ce que les hommes fussent découragés ! Il nous est arrivé, dans une région où nous ne pouvions attendre d'autre secours que de nous-mêmes, d'avoir à pomper vingt-trois heures sur vingt-quatre pendant deux mois, pour maintenir notre navire à flot ; notre excellent équipage avait un moral magnifique, mais

nous avons pu nous rendre compte, comme tous ceux qui ont passé par semblable « ribotte », que c'est de beaucoup l'épreuve la plus pénible à laquelle des marins puissent être soumis.

Coulant bas, les deux caravelles entrèrent enfin à porto San Glória, sur la côte Nord de la Jamaïque. L'Amiral les accoupla et les échoua. Ce qui restait de provisions fut porté, avant que les cales ne se remplissent d'eau, sur les ponts que l'on recouvrit de toitures en feuilles de palmier, et l'intrépide Diego Mendez, parcourant les environs, s'arrangea avec les Caciques pour obtenir régulièrement des provisions de bouche en échange de pacotille.

Le raid de Diego Mendez.

Les navires, cependant, ne pouvaient être réparés et ne possédaient même plus d'embarcations. Colomb demanda alors à Diego Mendez de partir en pirogue chercher du secours à Hispañola ; celui-ci, aussi généreux que vaillant, répondit « que pour qu'on ne puisse l'accuser de vouloir toujours se faire donner les missions où il y avait de l'honneur à acquérir, il désirait que la proposition soit d'abord faite à tous les autres ». L'Amiral accéda à son désir mais ce projet fut considéré comme une folie et personne n'accepta de l'entreprendre. Diego Mendez décida alors de tenter la chose ; il ajouta une fausse quille à une pirogue indigène qu'il avait pu se procurer,

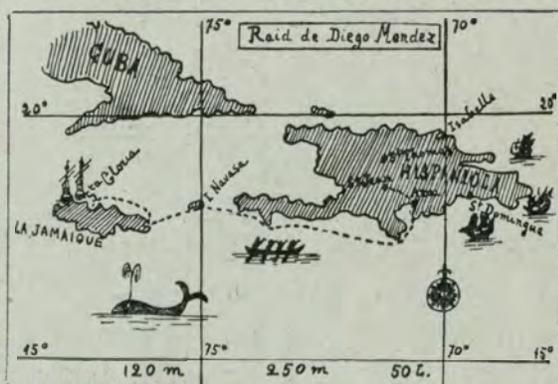


Le départ de Diego Mendez,
gravure de Gustave Alaux.

cloua des pavois à l'avant et à l'arrière, passa le tout au goudron et au suif, et se mit en route avec quelques Indiens.

Cette traversée était des plus téméraires ; elle comportait pour aller de Santa Gloria en Jamaïque, à Azua en Hispaniola, quatre cent dix milles marins, soit environ la distance de Marseille à Bizerte. Cent huit milles (distance qui sépare Nice d'Ajaccio) devaient être franchis en pleine mer, et le reste parcouru le long de côtes mal connues et généralement inhospitalières.

Parvenu à la pointe NE. de la Jamaïque, Diego Mendez fut



Le raid de Diego Mendez.

capturé par des Indiens, mais il parvint à s'échapper et à regagner les caravelles. Il repartit de nouveau, accompagné cette fois par Barthélémy Fieschi, autre loyal compagnon de Colomb, avec deux pirogues, montées chacune par quatre Espagnols et six Indiens. Barthélémy Colomb les escorta jusqu'au cap NE. où ils furent retenus pendant quatre jours par le mauvais temps.

La traversée jusqu'à la petite île de Navesa fut des plus pénibles ; pendant deux jours et une nuit on lutta contre la fatigue, la chaleur et la soif ; deux Indiens moururent. A Navesa, les équipes se restaurèrent avec de l'eau de pluie recueillie dans les creux de rocher, et, après une journée de repos, on se remit en route.

Le lendemain, c'est-à-dire quatre jours après le départ de la Jamaïque, les pirogues arrivèrent à Hispaniola. Barthélémy Fieschi devait et voulait retourner à Santa Gloria, aviser l'Amiral de l'heureuse issue de ce raid fantastique, mais ses compagnons, tant Espagnols



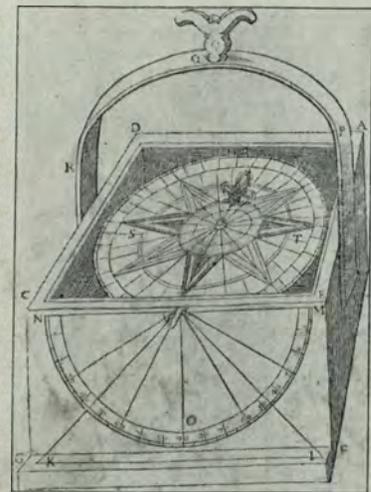
Le vaisseau de Christophe Colomb. D'après un bois gravé de la *Lettre de Christophe Colomb*, écrite de son bord le 15 février 1493 et imprimée à Bâle le 21 avril 1494.

qu'Indiens, refusèrent d'embarquer de nouveau; force lui fut donc de rester, tandis que Diego Mendez, avec six nouveaux Indiens, recrutés dans le pays même, longeait deux cent quarante-quatre milles de côte et arrivait enfin à Azua.

Là, il apprit que le gouverneur Ovando était à Xaragua. Sans hésiter un seul instant, sans même prendre de repos, Mendez s'engagea seul à travers bois, voyageant la nuit pour plus de sécurité. Il trouva enfin Ovando et si ce qu'écrivit Diego Mendez dans son testament est vrai, celui-ci le « retint sept mois jusqu'à ce qu'il eut fait brûler ou pendre

quatre-vingt-quatre caciques, seigneurs et vassaux et avec eux Anacoana, la souveraine la plus puissante de l'île et à laquelle tous les autres obéissaient ». En tous cas ce n'est qu'au bout de ce temps que Mendez fut autorisé à gagner Saint-Domingue, où il chercha lui-même à affréter un navire pour aller au secours de son chef et de ses compagnons.

Le récit qu'il fit de la situation de Colomb et de l'inertie du gouverneur fit murmurer les Espagnols de Saint-Domingue, et Ovando dut paraître désireux de secourir les naufragés. Un navire de très petit tonnage, dont il donna le commandement à Diego de Escobar, ex-homme lige de Roldan, partit officiellement pour la Jamaïque.



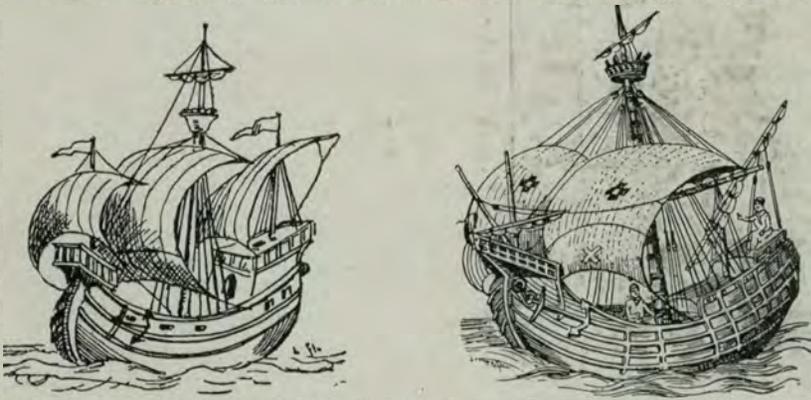
Boussole d'après la *Prima parte dello Secchio del mare*. Capitan Francesco Maria Levante. M. DC. L X I V.

Lorsque Diego Mendez revint en Espagne, il fut ennobli pour son magnifique exploit et les Souverains lui octroyèrent des armes où figurait une pirogue. Dans son testament, il demanda à ses descendants d'« acheter une grande pierre, la meilleure qu'ils trouveront », de la placer sur son tombeau et qu'« au milieu de la dite pierre on représente une pirogue, qui est un arbre creusé dans lequel les Indiens naviguent, parce que, dans un semblable bâtiment, il fit une navigation de trois cents lieues et qu'on grave dessus ce mot : CANOT ».

Les douze mois d'abandon.

Pendant ce temps les choses prenaient mauvaise tournure à Santa Gloria.

Les Indiens, maltraités par quelques-uns des Espagnols et blasés sur les verroteries, n'apportaient que peu de vivres et la faim se fit sentir. Le 11 janvier 1504, Francisco Porras, capitaine du *San Yago*



Gravures du XV^e siècle.

de Palos, et son frère, le notaire-officier, Diego Porras, entraînaient quarante-huit hommes valides et embarquèrent dans des pirogues chargées de tout ce qu'ils pouvaient emporter, abandonnant l'Amiral, son fils et son frère, ainsi que les malades et les éclopés.

Un coup de vent rejeta les déserteurs à terre et une seconde tentative n'eut pas plus de succès. Malheureusement, les Porras et leurs compagnons, revenus sur l'île, s'établirent à distance des navires et tyrannisèrent les indigènes, les rendant encore plus hostiles aux Européens.

Colomb parvint toutefois à se faire respecter et obéir des Indiens en leur faisant croire que l'éclipse de lune du 1^{er} mars 1504 qui se

produisit à 6 heures du soir, et qu'il avait prévue, était une manifestation de sa toute puissance et une punition de leur mauvais vouloir.

Huit mois s'étaient écoulés depuis le départ de Mendez et tous le croyaient perdu, lorsqu'arriva en grande rade la petite caravelle expédiée par Ovando. Escobar ne débarqua même pas, se contentant

d'envoyer une embarcation qui, à bout de gaffe, passa à Colomb une lettre où le gouverneur s'excusait de n'avoir pu envoyer un navire d'un tonnage suffisant pour le rapatrier avec tous ses compagnons ; puis, par dérision, on fit parvenir aux naufragés au moyen d'une ligne un quartier de porc et un petit tonnelet de vin. Cette attitude de l'émissaire du gouverneur se passe de commentaires.



L'éclipse prévue par Colomb,
gravure de Gustave Alaux.

Cependant, Colomb chercha à faire croire à son entourage que la caravelle d'Escobar n'était qu'une avant-garde et voulut négocier avec les Porras révoltés. Ceux-ci répondirent à ses avances en attaquant les pontons, mais Barthélémy les repoussa, contre-

attaqua, mit les rebelles en fuite et terrassa Francisco Porras qu'il fit prisonnier. Le calme succéda à cette tempête.

La fin de la vie maritime de Colomb.

Enfin, le 28 juin 1504, douze mois et cinq jours après l'échouage des navires à Santa Gloria, deux caravelles arrivèrent dans ce port. Diego Mendez, ne ménageant pas ses efforts, était parvenu à en nolisier

une et le gouverneur, sérieusement inquiet cette fois des manifestations de l'opinion publique, avait fini par envoyer l'autre.

Ces caravelles, chargées de vivres, étaient commandées par Diego Salcedo. Ce dernier est souvent désigné comme « parfumeur » parce qu'après avoir été écuyer sur un des navires de Colomb il avait, en 1499, obtenu le privilège de la vente du savon aux Indes ; très dévoué à l'Amiral, il avait été, sur sa demande, officiellement désigné par les Souverains pour s'occuper des intérêts de Colomb à Hispanola.

Les naufragés embarquèrent sur les caravelles de Salcedo, mais il fallut cinquante-deux jours de lutte contre de forts vents debout pour gagner Saint-Domingue.

Souffrant de la goutte et d'une douloureuse ophtalmie, vieilli par les fatigues et les soucis, l'Amiral fut reçu par la population avec respect et empressement. Ovando lui-même se vit obligé de se joindre à ses administrés, au moins en apparence, mais les rapports restèrent des plus tendus et Colomb comprit qu'il devait hâter son départ.

Il fit mettre en état le navire nolisé à ses frais par Diego Mendez et en arma un autre dont il donna le commandement à son frère Barthélémy.

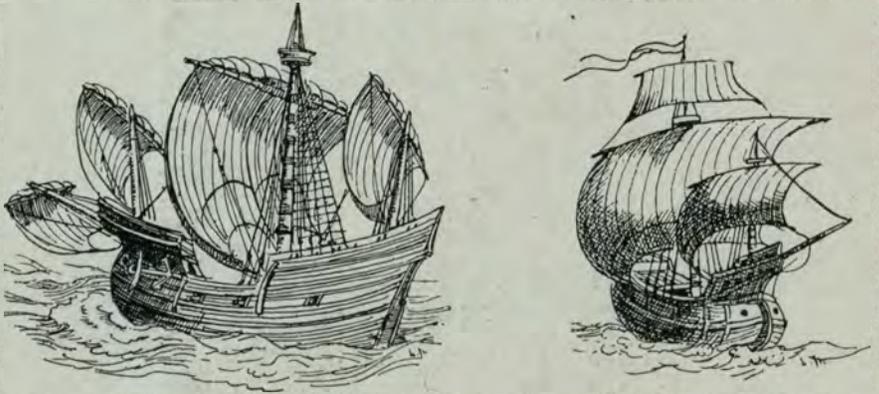
Le 12 septembre ils appareillèrent, mais dès le départ le mauvais temps sévit, la caravelle de Colomb perdit son grand mât et il dut passer sur le navire de son frère pendant que le sien regagnait Hispanola.



Barthélémy Colomb terrassant les frères Porras, gravure de Gust. Alaux.

La route de retour de cette quatrième expédition ne peut arrêter longtemps notre attention ; elle fut en effet, jusqu'aux Açores, parallèle à celle de la première, à environ 200 milles plus au Sud (Voir page 212).

La saison étant plus avancée, le gros temps fut plus général. Le 9 octobre, dans un coup de vent, le grand mât se fendit ; sous



Gravures du XV^e siècle.

la direction de Colomb, on emprunta des pièces de bois au tillac et on le consolida par un jumelage, en multipliant les roustures. Quelques jours après, ce fut le tour du mât de misaine et l'avarie fut traitée de même façon ; mais il fallait désormais ménager la voilure et la caravelle était encore à 1.800 milles de l'Espagne ! La mer devint que son grand amoureux allait la quitter et elle ne pouvait se résoudre à cet abandon.

Enfin, le 7 novembre 1504, après deux mois de traversée et deux ans et demi de pérégrinations, l'Amiral des Océans, le Vainqueur de la Mer Ténébreuse, entra à San Lucar par gros coup de vent d'Ouest, sur son navire désemparé.

Entre 1502 et 1504, dix-huit expéditions officielles de toutes nationalités se dirigèrent vers l'Ouest. Si nous reprenons les chiffres que

nous avons donnés précédemment, nous constatons qu'entre 1493, date de la découverte de l'Amérique, et 1504, date du retour de Colomb de sa dernière expédition, il y eut, *sans compter les expédi-*



La tempête du retour, gravure de Gustave Alaux.

tions clandestines et les expéditions restées inconnues, quatre-vingt-une expéditions officielles ; donc plus de deux cents navires traversèrent l'Atlantique.

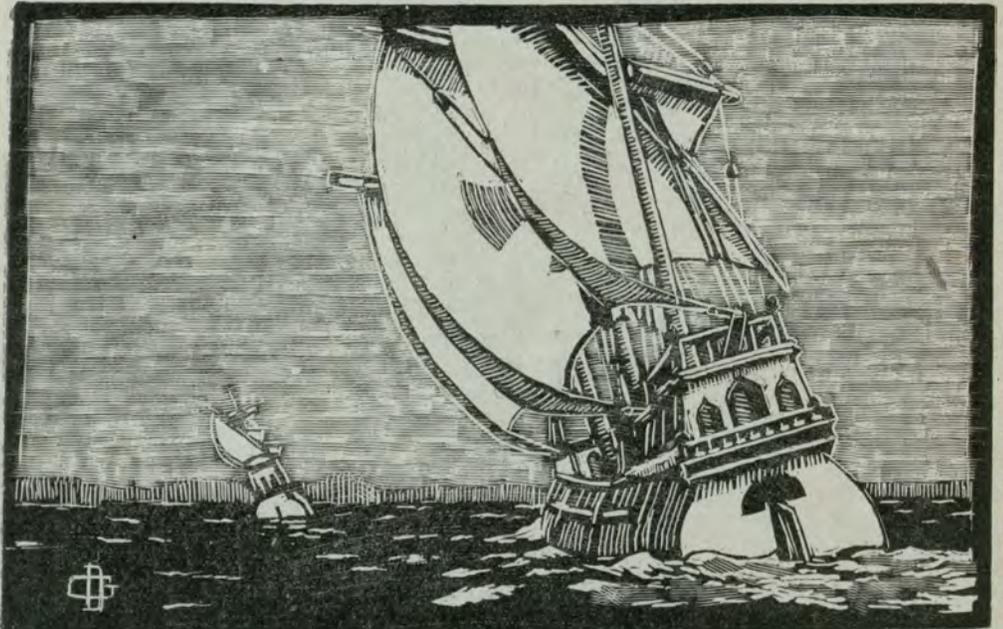
* * *

Peu de temps après son arrivée, Christophe Colomb apprit que la Reine Isabelle, sa grande protectrice, était morte ; il eut cependant la suprême consolation de savoir qu'elle avait pu lire la *Lettera rarissima* apportée par Diego Mendez.

Le roi Ferdinand le reçut avec courtoisie, mais l'éconduisit aussi souvent qu'il l'accueillit.

Infirmes, pauvres, délaissés, il ne désespéra jamais et tout en revendiquant ses droits et surtout ceux de ses fils, il forgeait de nouveaux projets d'explorations sur mer.

Il envoya Barthélémy plaider sa cause auprès de Jeanne et Philippe le Beau héritiers d'Isabelle. Colomb ne devait plus revoir son frère adoré ; terrassé par la maladie, après avoir dicté ses dernières

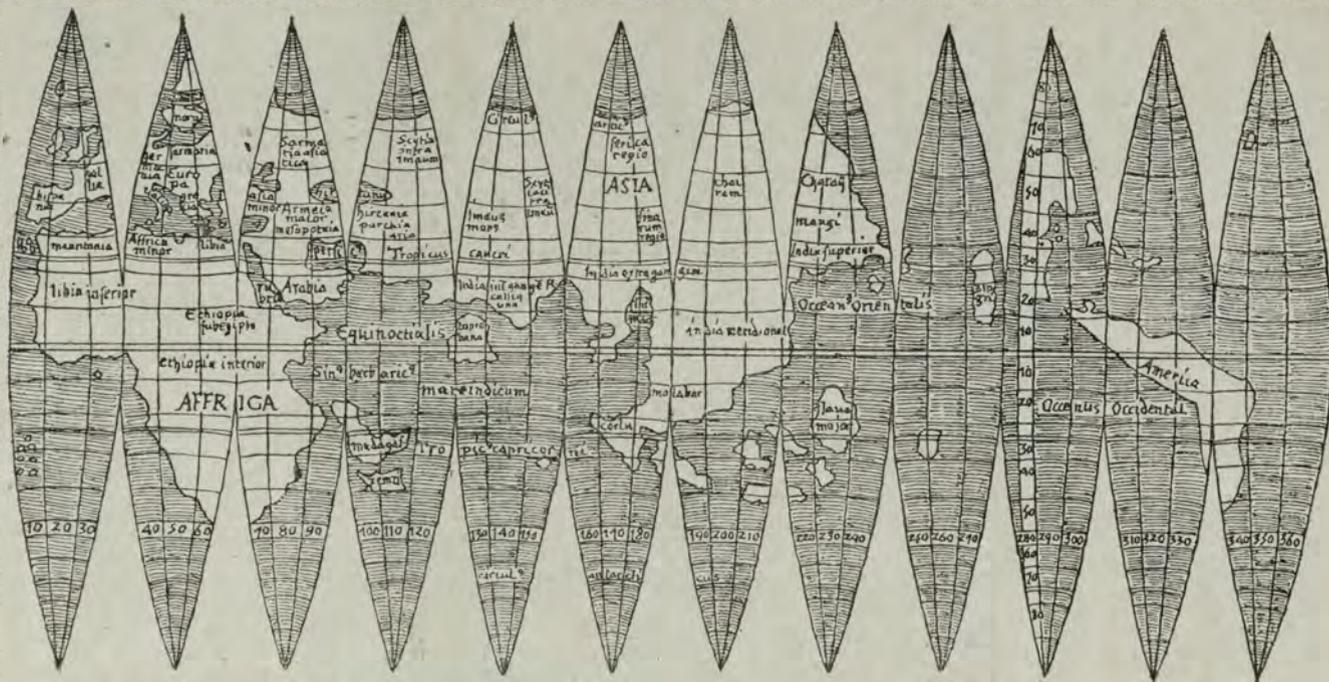


Les Caravelles, gravure de G. Dupuy.

volontés, il se confessa, reçut les derniers Sacrements en présence de son fils Diego et de ses loyaux et fidèles compagnons de navigation, Barthélémy Fieseo et Diego Mendez, et le 20 mai 1506, « le génie le plus audacieux dont parle l'Histoire du Monde » (1) mourut à Valladolid, en murmurant :

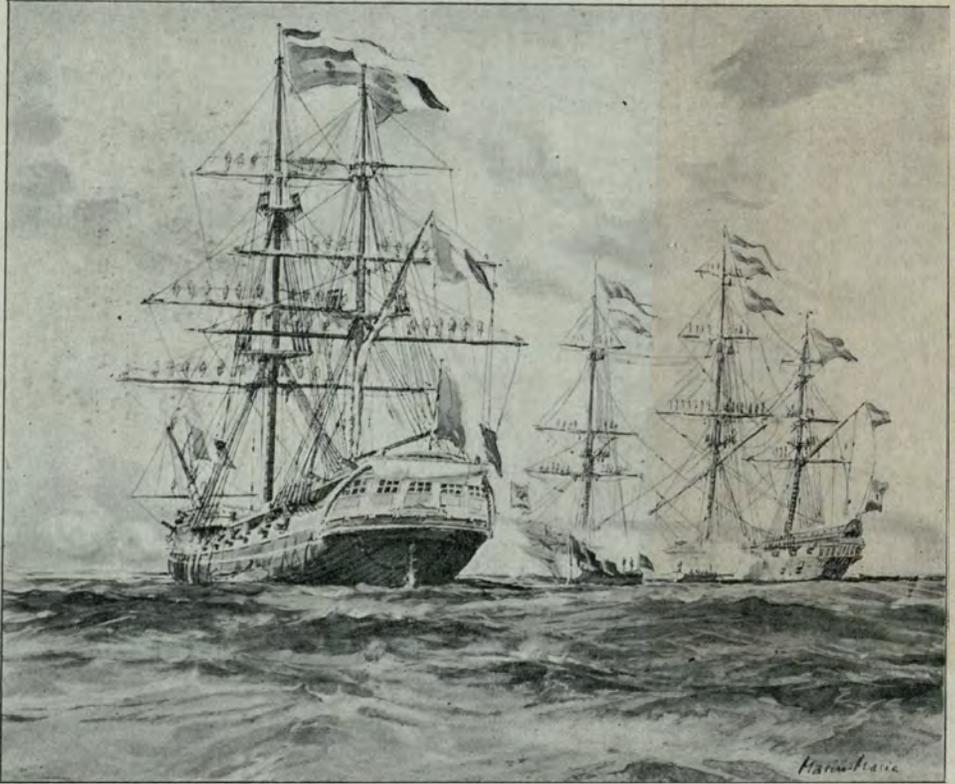
« *In manus tuas Domine commendo spiritum meum* ».

(1) Henry Harrisse, *loc cit.*



La première carte éditée portant le nom *America*. Elle fut publiée à Saint-Dié en 1507 par Waldseemüller et jointe à la *Cosmographie Introductio* (voir page 257).

Christophe Colomb fut enterré dans une pauvre sépulture à Valladolid au couvent de Santa-Maria de la Antigua, puis ses restes furent transférés au couvent de l'Observance. En 1513, le Roi Ferdinand, après une manifestation pompeuse à la cathédrale de Séville, les



Les honneurs rendus aux cendres de Colomb, aquarelle par Marin Marie.

fit déposer dans la Chartreuse de Santa-Maria de la Cuevas, au bord du Guadalquivir, où ceux de son fils Diego vinrent les rejoindre en 1526. Dona Maria de Toledo, en 1536, transporta le cercueil de son beau-père à travers la Mer Océane, dans le chœur de la cathédrale de Saint-Domingue.

Le 22 juillet 1795, le traité de Bâle, en compensation des conquêtes faites au Sud des Pyrénées, donna à la France la partie de St-Dominique encore occupée par les Espagnols. L'Amiral Don Gabriel de Aristigabal obtint facilement du Gouvernement français l'autorisation de transférer les cendres de Christophe Colomb en l'île de Cuba. C'est le 20 décembre de la même année, qu'après une magnifique cérémonie à la cathédrale, les restes du Navigateur passèrent d'un brigantin français, qui par hasard s'appelait *La Découverte*, sur le vaisseau espagnol *San Lorenzo* pour être emmenés à La Havane.

Les navires présents rendirent les honneurs dus à un Amiral. Ainsi le remarquable marin — qui ne sortit même pas du rang — fut, deux cent quatre-vingt-dix ans après sa mort, consacré officiellement dans son grade par deux grandes, nobles et généreuses nations.

Dans un ultime voyage, les reliques de Christophe Colomb furent ramenées en Espagne et déposées dans un superbe mausolée à la cathédrale de Séville.



Le tombeau de Colomb.

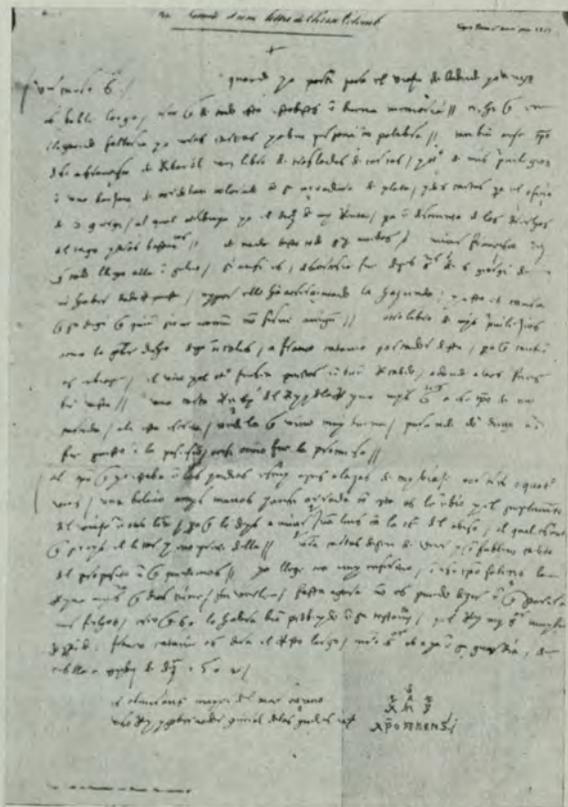
*
* * *

Nous ne croyons pas qu'une conclusion s'impose ; tout au plus, répéterons-nous ce qui ressort d'une relation quelconque de la vie de Colomb.

Ayant mis tous les faibles atouts de l'époque à laquelle il vivait dans son jeu, il conçut son expédition, la conduisit et la ramena après avoir dissipé les terreurs légendaires et vaincu la mer Océane.

A l'accusation d'incompétence, il répondit en retournant encore trois fois au Nouveau Monde malgré son âge et ses infirmités, élargissant et multipliant chaque fois ses découvertes.

Des hommes ont, sans qu'il l'ait su, touché au nouveau continent



Lettre de Christophe Colomb.

avant lui, mais les connaissances géographiques, tout comme l'équilibre social, n'en étaient ni plus ni moins modifiés et Christophe Colomb est et restera le découvreur de l'Amérique.

Il fut fidèle au cri qu'il poussa et qui devrait être la devise de tout marin :

« *Quiconque se livre à la pratique de la navigation désire savoir les secrets de la nature d'ici bas* ».

Il découvrit ou fit connaître : la déclinaison magnétique, la Mer des Sargasses, les vents alizés, le Gulf Stream...

Il fut un serviteur de la science, et, dans toute l'acception du mot, *il fut un marin*.

Nous ne prétendons pas qu'il fut le plus grand marin du monde et nous ne voyons aucun intérêt à le comparer avec d'autres ; — laissons à chacun sa valeur et son œuvre — plus il y aura d'hommes illustres dans le monde et plus nous nous en réjouirons. Vasco de Gama, Cabral, Magellan... etc..., furent-ils de meilleurs navigateurs que lui ? peu nous importe : chacun d'eux et tous les autres, par leurs belles qualités et leurs magnifiques travaux, ont mérité la reconnaissance admirative de l'humanité.

Christophe Colomb, cependant, brille d'un éclat particulier, parce qu'il fut un initiateur et qu'il ouvrit une voie nouvelle. Nansen n'atteignit pas le Pôle Nord, mais son nom dominera toujours dans l'histoire de l'Arctique, car son exploit résulta d'une Idée. Le Pôle Sud fut conquis parce que Gerlache, le premier, osa affronter un hivernage antarctique et que Scott, après avoir parcouru la « barrière », prouva qu'une « calotte » succédait aux glaciers qui s'y déversaient.

Colomb, parce qu'il conçut un plan génial et osa l'exécuter, fit plus que de découvrir un Nouveau Monde, il abolit les limites de l'inconnu des mers.

Tout homme de génie a des défauts et commet des erreurs, mais, sans arrêt, sans repos, celui-ci paya largement de sa personne ; il fut plus dur pour lui-même qu'il ne le fut pour les autres, il donna toujours l'exemple et il le donne encore.

Si un peu de gloire de légende est venue s'ajouter à la gloire de l'Histoire, elles sont toutes largement méritées par son labeur acharné.

« L'Œuvre de Christophe Colomb est si grande qu'elle déconcerte jusqu'à l'enthousiasme. »

Les chiens ont aboyé et aboieront encore, mais les caravelles ont passé.

FIN

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
CHRISTOPHE COLOMB AVANT 1492	
La naissance et la jeunesse de Colomb.	15
Arrivée de C. Colomb à Lisbonne	22
Portrait de C. Colomb.	26
Résumé de l'histoire des connaissances géographiques, depuis l'antiquité jusqu'à C. Colomb	30
Etat supposé des connaissances de C. Colomb vers 1484	35
Les dix-huit ans de démarches de C. Colomb	47
Les caravelles	54
Les équipages	71

LA PREMIÈRE EXPÉDITION

Le départ de Palos	77
Le journal de bord de C. Colomb, son écriture et sa signature.	78
Comment on naviguait du temps de C. Colomb	85
La vie à bord.	103
Le magnétisme terrestre.	109
La mer des Sargasses	117
Les vents alizés.	129
Le groumage	141
La Terre !.	146
La découverte du Nouveau Monde	155
La désertion de Martin Alonso Pinzon.	164
Exploration de Cuba	166
La découverte d'Hispañola et la perte de la <i>Santa Maria</i>	168
La traversée de retour.	174

Les cyclones et les bourrasques.	176
La <i>Niña</i> dans la tempête.	185
L'arrivée aux Açores puis à Lisbonne	190
Le retour en Espagne et le triomphe de Colomb	192

LA DEUXIÈME EXPÉDITION

La préparation et l'Office des Indes	204
La traversée	210
Les Caribes.	212
Le retour à Hispañola.	216
C. Colomb découvre la Jamaïque et explore la côte Sud-Ouest de Cuba.	222
Barthélémy Colomb.	224
Le Retour	228

LA TROISIÈME EXPÉDITION

La lutte avec les bureaux	231
Le départ et la traversée.	237
La découverte du Continent. Les raz de marée	243
Le Paradis terrestre.	251
Le retour à Hispañola. Amerigo Vespucci	254
Colomb enchaîné.	258
La carte de Juan de la Cosa	262

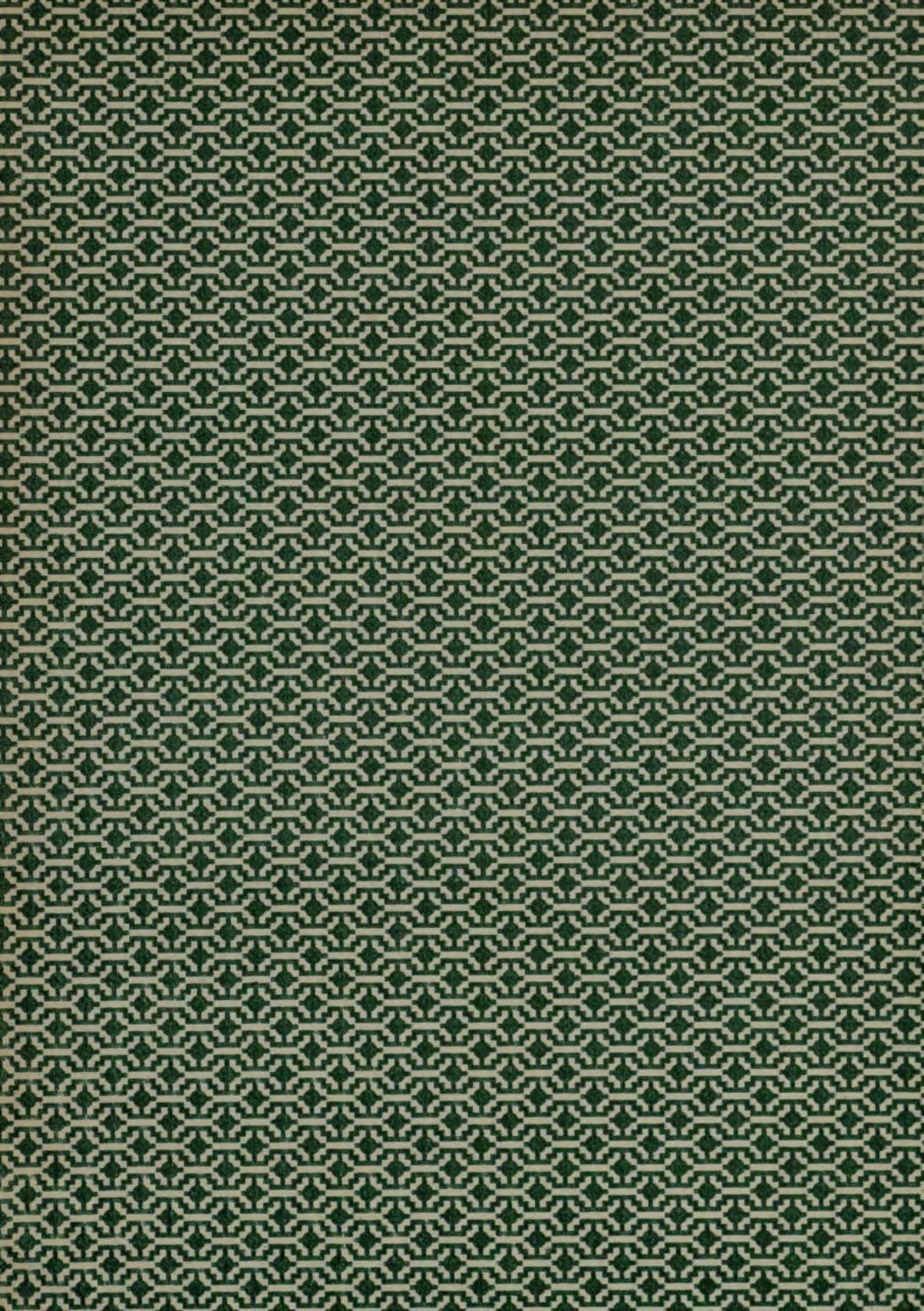
LA QUATRIÈME EXPÉDITION

L'idée du détroit.	271
La recherche du détroit	276
La Mésogée.	288
Les mines d'or de la Véragua.	290
Les tarets.	294
La retraite	300
Le raid de Diego Mendez.	301
Les douze mois d'abandon	305
La fin de la vie maritime de Colomb.	306



Etablissements André BRULLIARD, Saint-Dizier (Haute-Marne). — 1928





46145

