

Les potins d'Uranie : Baiona et les Indiens

Autor(en): **Nath, AI**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Orion : Zeitschrift der Schweizerischen Astronomischen Gesellschaft**

Band (Jahr): **59 (2001)**

Heft 303

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-897897>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les Potins d'Uranie

Baiona et les Indiens

AL NATH

La première fois que j'y ai séjourné, il y a une bonne vingtaine d'années, la particularité de Baiona dans la longue histoire de la découverte de notre planète n'était pas très connue en dehors de la péninsule ibérique.

Aujourd'hui ce n'est plus tout à fait le cas avec l'ampleur prise par les régions en Europe, avec l'accent mis sur leur rôle historique et, *last but not least*, avec les moyens financiers dont bénéficient actuellement les entités politiques gérant les autonomies de l'Espagne moderne et notamment la Galice, à la pointe nord-ouest du pays.

Ainsi Baiona (ou Bayona la Real dans son ancienne épellation) a vu depuis quelques années se multiplier monuments, manifestations culturelles et reconstitutions historiques sur ce qui fit justement, au matin du premier jour du mois de mars 1493, le destin unique de cette bourgade située à l'entrée de la Ria¹ de Vigo.

Mais de quoi diable s'agit-il?

Tout simplement du fait que Baiona fut, pour le dire en peu de mots, le premier point de l'Ancien Monde à entendre parler du Nouveau ... et à voir des «Indiens».

Reprenons brièvement l'histoire. Vers les cinq heures du matin du vendredi 3 août 1492, trois navires lèvent l'ancre dans le port de Palos de la Frontera². Sous les ordres du Génois Cristóbal Colón, une nef et deux caravelles partent explorer les eaux inconnues de l'Atlantique Ouest en espérant bien atteindre les Indes par la voie occidentale.

L'expédition est faite au nom de Dieu et pour le bénéfice des Rois Catholiques Ferdinand et Isabel qui y ont aussi intéressé les marins et leur commandement suivant des coutumes et règles bien établies, dont certaines consignées par écrit³.

Contrairement à ce qu'on a pu lire ci et là, l'Amiral est loin de pouvoir exercer une autorité arbitraire et toutes les personnes impliquées dans l'aventure, y compris celles restées en Espagne, ont un rôle bien déterminé et des responsa-

bilités précises, l'éventuel retour économique de chacun étant donc bien défini suivant des modalités fixées à l'avance. Il faut aussi souligner qu'il s'agit essentiellement d'une expédition civile, même si les bateaux étaient équipés de quelques bouches à feu⁴ et d'armes plus traditionnelles.

Le voyage peut se décliner comme suit en style télégraphique: un premier arrêt d'un mois dans l'archipel des Canaries pour réparer notamment le gouvernail d'une des caravelles, la Pinta⁵, et changer la voile; nouveau lever d'ancre le 6 septembre pour une traversée de 36 jours remplis d'espoirs, d'incertitudes, de tensions, de pénuries et d'inquiétudes avant de rencontrer le 12 octobre les premières terres dans les Antilles⁶.



Monument à Martin Alonso Pinzón à Baiona, le capitaine de la caravelle Pinta qui fut la première à rentrer en Europe (à Baiona justement) après la découverte des terres du Nouveau Monde.

L'exploration des îles dura nonante-cinq jours avec toutes sortes de découvertes et de péripéties dont notamment une séparation temporaire de la Pinta continuant l'exploration pour son compte du 21 novembre 1492 jusqu'au 6 janvier 1493 où elle rejoignit l'escadre.

La Pinta était commandée par Martin Alonso Pinzón, originaire de Palos. L'autre caravelle, la Niña, aux ordres de

son frère, Vicente Yañez Pinzón, devint le bateau amiral après le naufrage de la nef de Colón, la Santa Maria, sur des récifs près de l'île Española⁷, le 25 décembre 1492. Cet incident força l'Amiral à y abandonner (jusqu'à la prochaine visite) 39 membres de ses équipages protégés par un fortin construit à partir des restes du bateau. On peut donc considérer cette île comme la première colonisation hispanique du Nouveau Monde.

Le voyage du retour fut initié le 16 janvier 1493 sur fond de vives tensions entre Colón et Pinzón⁸ suite à la dissidence temporaire de celui-ci, ces 45 jours ayant été en infraction avec l'ordonnance royale lui enjoignant de garder loyauté à l'Amiral durant toute la phase de découverte.

Plusieurs éléments allaient venir compliquer le retour: tout d'abord, les conséquences d'un départ quelque peu précipité résultant de la mésentente des deux capitaines (un mât fendu pour la Pinta et un défaut d'approvisionnement pour la Niña); mais surtout des conditions météorologiques catastrophiques⁹ qui allaient séparer les bâtiments et con-

¹ Ria = importante pénétration de mer dans les terres, un fjord en quelque sorte.

² Actuellement dans la province de Huelva, en Andalousie dans le Sud de l'Espagne, sur les rives d'une rade donnant dans la Méditerranée.

³ Notamment dans les accords (*Capitulaciones*) signés à Cordoba le 17 avril 1492 après sept ans de tractations. Par ces documents, les Rois Catholiques acceptèrent de patroner le projet et concédèrent à Colón le titre d'Amiral ainsi que ceux de Vice-Roi et Gouverneur Général des terres éventuellement découvertes.

⁴ Des bombardes de neuf cm de diamètre tellement lentes à opérer que pas plus d'une dizaine de coups par jour [sic] n'étaient possibles!

⁵ Gouvernail vraisemblablement saboté par les propriétaires du bateau réquisitionné. Ils étaient opposés au voyage qu'ils jugeaient trop risqué et se trouvaient d'ailleurs à bord en qualité de marins.

⁶ Île des Indiens Guanahaní, baptisée San Salvador par Colón et aujourd'hui la Watling Island des Bahamas.

⁷ Española = l'île faite actuellement d'Haïti et de la République Dominicaine.

⁸ Martin Alonso, que nous continuerons à appeler Pinzón ci-après, le rôle de son frère restant dans l'ombre de Colón par la force des choses.

⁹ Elles causèrent le naufrage de 25 nefs en Flandres et forcèrent les Portugais à maintenir leur flotte amarrée à Lisbonne pendant quatre mois.

duire Colòn a chercher refuge à Lisbonne, pourtant capitale d'un pays rival¹⁰, où il arriva le 4 mars 1493.

La Pinta de Pinzòn, aussi fortement malmenée par les éléments, chercha à s'abriter sur la côte Atlantique, mais en territoire espagnol, où il n'y avait guère que les ports de Baiona ou d'A Coruña qui pouvaient l'accueillir. Le choix de Baiona fut probablement décidé par Pinzòn pour des raisons de proximité, le calfatage du bateau laissant maintenant passer l'eau de toutes parts, et aussi à cause de la très bonne familiarité de son pilote¹¹ avec ces côtes accidentées.

La Pinta restant rapide (notamment meilleures caractéristiques et meilleure voilure en dépit des dégâts des tempêtes), elle toucha terre un jour avant Colòn et ce sont donc ses courriers qui partirent les premiers vers la Cour des Rois Catholiques avec toutes ces nouvelles extraordinaires sur les découvertes effectuées et sur tout ce que les caravelles ramenaient dans leurs entrailles.

Avant de revenir plus particulièrement à l'étape de Baiona, disons encore pour conclure le voyage que les deux bateaux furent de retour à leur point de départ, Palos de la Frontera en Méditerranée, le 15 mars 1493 à quelques heures d'intervalle. Pinzòn décédera quelque temps après, à l'âge de cinquante-deux ans, d'une maladie contractée pendant le voyage et cette disparition prématurée le priva très probablement d'une reconnaissance plus méritée dans les tablettes de l'histoire.

La Pinta ramenait trois indiens dont deux survécurent. La tradition veut que le troisième soit enterré au pied de la colline sur laquelle est situé le Parador de Baiona, le Monte Boi.

On a aussi une idée assez précise des objets, plantes et animaux exotiques ramenés en plus de maints échantillons

d'or. Parmi les objets propres à la vie des indiens, citons les javelots, pagayes, canoës, hamacs, idoles, etc. Quelques animaux avaient été transportés vivants (iguanes, perroquets, agoutis, cochons d'Inde, ...), mais d'autres furent conservés dans du sel. Des peaux et carapaces complétaient ces témoignages du règne animal.

Parmi les plantes qui posaient en principe moins de problèmes pour le voyage, on trouvait notamment le maïs, le manioc, la patate douce, l'arachide et une grande variété d'haricots, de même que le piment rouge et la cannelle pour le monde alimentaire, le coton et l'agave pour les fibres textiles, des plantes médicinales et colorantes, des fruits divers, et bien d'autres variétés dont une vénéneuse, encore bien d'actualité: le tabac.

Les maladies vénériennes (comme la syphilis dont mourut Pinzòn) ne furent pas toutes exportées par les européens, mais à l'inverse certaines existaient à l'état endémique chez les indiens et furent donc introduites en Europe.

Les dix jours que passa la Pinta à Baiona furent consacrés aux réparations et à son ravitaillement.

Il est bon d'insister sur le fait que l'équipement (les bateaux eux-mêmes, les instruments de navigation, le matériel de bord, etc.) était évidemment le plus moderne de l'époque puisqu'il était

hors de question que l'Amiral et ses capitaines (ni leurs sponsors royaux) prennent des risques inutiles.

On a trop souvent tendance actuellement à juger en fonction des conditions de notre époque et à pousser de hauts cris lorsque, par exemple, les conditions d'hygiène ne satisfaisaient pas un minimum que l'on jugerait aujourd'hui indispensable.

C'est vrai qu'il est difficile d'imaginer de nos jours une croisière sur des coquilles de noix en compagnie d'une trentaine de personnes. Mais, à nouveau, ce n'était pas pire que ce qui existait dans les masures de l'époque (qui, pour la plupart, n'avaient pas de toilettes individuelles donnant directement sur la mer) et le rationnement naturel de règle sur le bateau n'était pas plus insupportable que de mourir de faim en Estrémadure¹².

Les mutineries (ou râleries) parfois évoquées? Que pouvait-on espérer de personnes largement ignorantes et fonctionnant plus à la harangue (et sous la menace du châtime corporel, bien codifié lui aussi) que par des décisions rationnelles? Malgré tout ce qu'on a pu dire, cette expédition fut menée de main de maître puisqu'elle aboutit avec succès après une bonne trentaine de jours.

Il n'est pas toujours évident de se rendre compte aujourd'hui de l'importance critique des pilotes pour toutes ces pre-

Azulejo sur le Paseo de Ribeira à Baiona illustrant la dernière section du retour des deux caravelles de Pinzòn (haut) et Colòn (bas) vers la péninsule ibérique. La divergence des trajets débuta aux Açores (le groupe d'îles sur la droite) suite à de violentes intempéries.



¹⁰ Il y échappa d'ailleurs à un attentat au cours des neuf jours de relâche.

¹¹ Cristóbal Garcia Sarmiento, originaire de Galice, peut-être de la région de Vigo ou même de Baiona.

¹² Région d'origine de grands conquistadors (voir notamment la statue de Pizarro sur la place de Trujillo) suivis par des troupes à la recherche d'une meilleure vie et de meilleures fortunes dans des conditions n'ayant rien à voir avec certaines évocations romantico-burlesques du cinéma.

mières expéditions maritimes au long cours. Leur expérience se greffait sur un sens aigu de l'observation directe d'éléments parfois peu perceptibles (légères variations météorologiques, modifications du vent ou de l'état de la mer, comportement des éventuels oiseaux, agitation et trajectoires des poissons, ..). Leurs connaissances, leur intuition remarquable, leur sang-froid et leur habileté en toutes conditions en faisaient des personnages extrêmement précieux et dûment respectés¹³.

Des «trucs» et «ficelles» de navigation (directions, élévations d'astres et de constellations, passages, courants, écueils, etc.), ainsi que des cartes et notes souvent confidentielles, parfois consignées dans des cahiers conservés dans des endroits secrets du bateau, complétaient des outils de navigation, rudimentaires à nos yeux, mais auxquels les pilotes veillaient comme à la prunelle de leurs yeux.

Parmi ceux-ci, se trouvaient:

- l'aiguille de gouverne, ancêtre de la boussole qu'il fallait ré-aimanter régulièrement avec des aimants naturels (calamites) que le pilote surveillait jalousement; assortie d'une rose des vents, cette aiguille était située à côté du gouvernail (et éclairée toute la nuit par un fanal spécifique);
- le quadrant servant à mesurer la hauteur des astres; sa manipulation difficile à bord à cause des mouvements du bateau nécessitait deux personnes, l'une pointant les astres, l'autre lisant les graduations par un fil à plomb;
- l'astrolabe dont la fonction était identique à celle du quadrant: mesurer la hauteur des astres, donc déterminer la latitude;
- le sablier qui était en fait l'horloge de bord, calibré pour être retourné toutes les demi-heures; l'heure se réajustait au midi local (ombre sur le nord de l'aiguille de boussole) avec toutes les imprécisions et aléas que ces manipulations pouvaient introduire.

A cela s'ajoutait différentes sondes (le loch n'étant probablement introduit qu'au XVI^e siècle), ainsi que des cartes de plus en plus précises, des compas, des tables et des abaques.

On était très loin de l'équipement sophistiqué actuel (horloges atomiques, radio, radar, GPS, ...) donnant à tout moment la position précise des bateaux en mer, ainsi que leur proximité relative, et permettant un contact permanent avec le reste du monde sous les diverses formes de communication¹⁴.

Cela rend d'autant plus remarquable la détermination de quelques hommes, ayant foi dans les connaissances et les techniques de leur époque, et bien décidés, avec l'appui de sponsors éclairés et appâtés, d'ouvrir des voies de navigation nouvelles. Ce faisant, ils firent éclater les limites du *Mundus Vetus* et ont inventé un *Mundus Novus* au-delà de leurs espérances.

Outre l'intervention permanente d'éléments astronomiques aux besoins de la navigation, le journal de Colón mentionne une grosse météorite tombant non loin des bateaux («quatre à cinq lieues») dans la nuit du 15 septembre 1492 alors qu'ils étaient en plein Atlantique. On peut imaginer l'effet d'un tel phénomène sur des esprits a priori inquiets d'affronter la «Mer des Ténèbres», cet océan qui aurait du autrefois les conduire aux enfers, droit dans la gueule de monstres atroces ...

Il faut cependant bien réaliser le contexte de cette fin du XV^e siècle où le *Livre de Marco Polo*, diffusé par l'imprimerie, contenait les merveilles des voyages du Vénitien. Il fut l'inspiration de maints aventuriers et explorateurs et contribua à une prédisposition des érudits à recevoir des nouvelles extraordinaires, voire fantastiques, de mondes inconnus. Les informations sur les terres africaines explorées par les Portugais circulaient de port en port, avec les déformations que l'on peut imaginer, et étaient évidemment connues des équipages de Colón.

D'autres ouvrages, comme celui du prétendu médecin liégeois du XIV^e siècle Jehan de Mandeville¹⁵, suggéraient l'existence de terres inconnues, pleuplées d'êtres exotiques, et inspièrent à la fois anxiété et curiosité vers ce monde qui resterait à découvrir aussi longtemps qu'on n'en atteindrait pas les limites éventuelles.

En fait d'inquiétudes, la latitude des bateaux de Colón ne s'était guère modifiée depuis le deuxième lever d'ancre aux Canaries et c'étaient les mêmes étoiles qui, chaque nuit claire après chaque nuit claire, se levaient de cet Orient qu'ils avaient laissé et se couchaient en cet Occident inconnu d'où les équipages espéraient voir surgir des terres. Cette «routine» céleste devait, elle au moins, apporter un certain apaisement ...

Pour les lecteurs curieux d'en savoir plus, de nombreux ouvrages existent sur l'expédition de Cristóbal Colón et sur la

découverte des premières terres proches du continent américain. Beaucoup sont loin d'avoir le sérieux souhaitable et sont encore plus rares ceux centrés sur la caravelle Pinta qui fut la première à rejoindre le Vieux Continent.

L'un de ces livres donne (à partir de documents d'époque très bien conservés dans les archives espagnoles largement intactes) des détails extrêmement précis sur les bateaux, l'équipage, l'équipement, les modes de fonctionnement et de vie à bord, de même que sur le contexte socio-historique de l'époque. Il est en espagnol, offre un certain nombre d'illustrations très intéressantes, se lit assez facilement, mais contient pas mal de termes techniques qui pourraient être rédhitoires pour des personnes ne maîtrisant pas bien la langue de Miguel de Cervantés.

Il s'agit de «*La Carabela Pinta y su Arribada a Bayona*» par Avelino Sierra Fernández, publié en 1997 sur 360 pages par la Diputació Provincial de Pontevedra.

Si vous êtes de passage dans le nord-ouest de l'Espagne, faites aussi le détour par la jolie ville de Baiona, maintenant bien desservie par les autoroutes et les voies rapides, et visitez la réplique de la Pinta amarrée dans le port. Allez-y tôt le matin pour vous y retrouver autant que possible seul avec le marinier de surveillance (et aussi restaurateur) et pour mieux apprécier les conditions exactes du voyage. De nombreux éléments d'époque du bord ont été reconstitués. Ils «parlent» beaucoup plus que bien des films sur la question ...

Faites le tour du Monte Boi et imaginez au large le frêle bateau revenant du Nouveau Monde avec ses indiens, ses iguanes, ses plants de maïs et de tabac. Ce retour est maintenant célébré au début de mars.

AL NATH

¹³ Voir par exemple, dans un autre registre, le contexte dans lequel évoluent un siècle plus tard les pilotes du *Shōgun* de James Clavell.

¹⁴ Sans aucune difficulté, ni que ses correspondants se rendent compte qu'il était à l'autre bout du monde, Al Nath a ainsi terminé d'éditer en mer plusieurs ouvrages dont les contributions étaient reçues via les liaisons satellitaires modernes (fax, Internet,...) de bateaux.

¹⁵ Personnage d'identité très controversée qui aurait visité l'Orient et sur lequel les plus grandes réserves sont à émettre. Observations précises et légendes se mêlent dans l'ouvrage (du à plusieurs auteurs?) qui est quant à lui une réalité historique et dont on connaissait déjà une nonantaine d'éditions à la fin du XV^e siècle.