

Libretto

FRANCISCO COLOANE

NAUFRAGES

Traduit de l'espagnol (Chili) par
FRANÇOIS GAUDRY

libretto

Titre original :
Naufragios : Reflexiones y Ficciones

© Francisco Coloane, 2002.

© Éditions Phébus, Paris, 2002, pour la traduction française.

ISBN : 978-2-36914-182-2

Né le 19 juillet 1910 à Quemchi, petit port de pêche situé sur l'île de Chiloé au Chili, Francisco Coloane perd son père, capitaine baleinier, alors qu'il n'a que neuf ans. En 1923, il s'installe avec sa mère à Punta Arenas, dans l'extrême sud du pays : ce voyage de 2000 kilomètres sur l'océan n'est que le premier d'une longue vie. Le jeune Coloane, sa mère décédée, est contraint à dix-sept ans d'abandonner ses études pour travailler, alors qu'il avait, un an plus tôt, été primé pour sa première nouvelle. Il devient alors éleveur de moutons, dresseur de chevaux, ouvrier agricole, baleinier, comme son père, et multiplie les expériences qui lui permettent de côtoyer la population cosmopolite des régions antarctiques où se mêlent marins, chasseurs de phoques, chercheurs d'or, contrebandiers, trafiquants et aventuriers, mais aussi de bien connaître les mœurs des Indiens, dont il sera un grand défenseur. Parti à Santiago au début des années trente, il y travaille comme journaliste, se marie, devient veuf trois ans plus tard, et, père d'un jeune garçon, continue à exercer divers métiers tout en écrivant. L'infatigable Chilote se lie d'amitié avec d'autres écrivains, dont Pablo Neruda, avec qui il partage l'idéal communiste ; et sa carrière d'écrivain prend son véritable essor en 1941 après l'obtention d'un prix littéraire pour la publication du *Dernier Mousse de la « Baquedano »*, qui deviendra

NAUFRAGES

l'un des livres les plus lus d'Amérique latine. Récompensé en 1964 par le prix national de Littérature et élu en 1966 président de la Société des écrivains du Chili, il est fait chevalier des Arts et des Lettres en France en 1997. Son œuvre, d'un style sans fioritures, aux ouvrages incontournables tels que *Cap Horn*, *Tierra del Fuego* ou *Le Golfe des Peines*, a fait de lui un écrivain d'aventures souvent comparé à Jack London, Herman Melville ou Joseph Conrad. Francisco Coloane, considéré comme l'un des plus grands écrivains chiliens du xx^e siècle, est mort à Santiago du Chili le 5 août 2002.

AVANT-PROPOS

Dans ma jeunesse, dès que j'avais trois sous pour acheter un livre, je choisissais toujours parmi ceux où il était question de bateaux et de navigateurs : c'était en quelque sorte naturel pour le fils d'un capitaine et le demi-frère d'un marin qui avait piloté bien des navires.

J'ai gardé comme un trésor deux ouvrages qui font partie de mon héritage familial. Le premier, *Routier du détroit de Magellan*, est en très mauvais état, il lui manque les six premières pages et j'en ignore l'éditeur. C'est pour moi un livre précieux qui m'a servi à étayer mes descriptions géographiques. Il porte la signature de mon père. Le deuxième, intitulé *Naufrages*, de Francisco Vidal Gormaz, fut édité à Santiago le 1^{er} janvier 1901 et on peut lire calligraphié sur la tranche : «A. Prat».

J'ai la quasi-certitude que c'est ce livre-là qui m'a poussé à écrire et comme je me sentais en dette envers son auteur, j'ai pris un jour l'engagement de rendre hommage à sa mémoire en publiant quelques-uns de ses récits de naufrages, parmi ceux d'autres auteurs, assortis de commentaires et d'histoires que j'avais envie de raconter.

Francisco Vidal Gormaz était né en juillet 1837, à Santiago. Il fit ses études à l'École militaire puis s'engagea dans

la Marine où il se consacra aux explorations et aux relevés hydrographiques d'une grande partie du pays, avec une prédilection particulière pour les régions australes, de Chiloe jusqu'à Punta Arenas.

C'était un scientifique de grand talent qui faisait autorité dans sa discipline. Il travailla à la faculté de Physique et de Sciences naturelles de l'université chilienne, avant de créer le Bureau d'Hydrographie, dont il fut le premier directeur en 1874. Cette année-là fut publié son *Annuaire hydrographique*, une mine d'informations pour tout ce qui concernait la géographie, la navigation, les sciences naturelles, l'astronomie. Vidal était également membre de l'Observatoire astronomique de Santiago.

Parmi ses travaux les plus remarquables, il faut citer : *Naufrages, Hydrographie, Côte d'Arauco et Río Valdivia, et Reconnaissance de la baie d'Ancud et du canal de Chacao*.

Il connut pourtant de sérieux déboires, dont celui d'être radié des cadres à cause de ses sympathies pour le président Balmaceda, pendant la révolution de 1891. Bien que réintégré en 1894, sa vie ne fut plus jamais la même.

Ce matin, avant de me mettre à travailler à cette anthologie de naufrages et de sauvetages survenus le long de notre interminable littoral, je prends mon petit-déjeuner et j'ouvre le journal. Nous sommes un 13 juin, au milieu des années 1990.

Je vois d'abord, sur deux colonnes, deux grands phoques gisant sur une plage, l'un contre l'autre, aux corps violacés, blanc et gris, surmontés du titre suivant : « Massacre de phoques ». Quarante-quatre cadavres de phoques ont été trouvés sur la plage de Santo Domingo, entre la roche du Lobo et la lagune de Yali, tout près du port de San Antonio, important par le volume de marchandises embarquées et débarquées et l'affluence de bateaux de pêches industriels.

Ces phoques, d'âges variés, présentaient des plaies provoquées par des armes à feu ou des harpons. Les bateaux de pêche sont soupçonnés d'avoir perpétré gratuitement ce massacre cruel, sur lequel enquêtent les autorités portuaires.

Une autre information rapportée dans le journal attire mon attention. La nouvelle vient de Temuco : « Six enfants disparus dans le río Allipén après le chavirement de leur embarcation. La tragédie a eu lieu à cinquante kilomètres au sud-est de Temuco alors que les enfants rentraient chez eux après des semaines d'internat à l'école. Le batelier a pu en sauver deux en se jetant à l'eau et les ramener vivants jusqu'à la rive. »

Les six autres, dont trois frères, ont donc été emportés par les eaux tumultueuses du río Allipén.

Ces pauvres gamins me rappellent mon enfance. Dans les localités du sud, les rivières, les canaux, les îlots obligent les écoliers à utiliser des barques ou des radeaux pour gagner leurs écoles. Il y a quelques années encore, il n'existait pas de service fluvial offrant aux enfants de bonnes conditions de sécurité. Les parents les conduisaient en barque à l'école, en prenant soin de ramener à bon port la petite embarcation si utile pour la famille.

Le plus probable, et le plus dramatique, était que ces gosses, âgés de six à quatorze ans, tout contents de rentrer chez eux pour les vacances d'hiver, avaient chahuté dans la barque, la déstabilisant et la faisant chavirer. Le batelier n'avait pu sauver que deux gamins sur les huit. Il fut pourtant « présumé coupable » car il ne possédait pas les autorisations requises pour exercer son activité.

Ce triste accident me ramène, à presque quatre-vingt-dix ans, à mon enfance chilote, mais il symbolise aussi à mes yeux la tragédie de tant de héros anonymes des grands naufrages survenus sur nos côtes. Mon cœur se serre à la lecture des noms des villages où vivaient ces gamins, et je me sens solidaire du batelier Ignacio Colihuín, qui a sauvé

deux vies par son courage, comme l'aurait fait un capitaine de haute mer.

J'exprime ma reconnaissance à cet homme de notre grand Sud, tout comme je l'exprime à celui qui a été à l'origine de mon désir d'écrire des histoires : Francisco Vidal Gormaz, navigateur et explorateur.

Dans cette anthologie, composée selon un ordre chronologique, les récits de naufrages appartenant au livre de Gormaz sont retranscrits en respectant leur orthographe et leur ponctuation originale¹, et suivis de commentaires et d'annotations que je me suis permis d'ajouter au texte de Vidal. Enfin, j'ai tenu à raconter moi-même certains naufrages à partir de récits qu'on m'avait rapportés et de la documentation que j'ai accumulée sur ce sujet depuis de nombreuses années.

1. Ce que nous nous sommes également efforcés de respecter. (*Sauf mention contraire, toutes les notes sont du traducteur.*)

LE *SANTIAGO*
1520

Le gentilhomme portugais Fernand de Magellan obtint de l'empereur Charles Quint l'armement de cinq navires et leur commandement, pour entreprendre un voyage aux îles Moluques à la recherche d'un passage au sud du continent américain.

Enfin prête, la flotte appareilla de San Lúcar de Barameda le 20 septembre 1519. Elle se dirigea d'abord vers Tenerife puis vers le Brésil, où elle mouilla à Santa María le 13 décembre. Poursuivant son voyage vers le sud, elle atteignit le río de la Plata le 10 janvier 1520, entreprit une reconnaissance de la côte et passa un mois à explorer l'embouchure du fleuve.

De là, elle repartit vers le sud en procédant à une inspection minutieuse de la côte de la Patagonie et entra, le 21 mars, dans une petite baie qui sera baptisée San Julián. Voyant que le mouillage était sûr, Magellan décida d'y demeurer le temps nécessaire à la poursuite de son entreprise et envoya le *Santiago*, le plus petit bâtiment de la flotte, commandé par Juan Serrano, reconnaître la côte quelques lieues vers le sud, enjoignant celui-ci de revenir s'il ne trouvait pas rapidement le détroit recherché.

À vingt lieues, Serrano découvrit un beau fleuve d'une lieue de large qu'il baptisa Santa Cruz. Poursuivant son exploration, il dut affronter le 22 mai une violente tempête qui déchira toute la voilure et endommagea le timon. Le *Santiago* s'échoua sur la côte à trois lieues au sud du fleuve. Les trente-sept hommes d'équipage échappèrent à la mort, à l'exception de l'esclave de Juan Serrano, appelé Juan Negro, qui se noya. Les naufragés traversèrent le río Santa Cruz et regagnèrent San Julián par la terre, souffrant du froid et de l'épuisement, se nourrissant en chemin d'herbes et de coquillages, quand ils en trouvaient. Magellan les réconforta par de généreuses rations de vin, de pain et de nourriture, et les répartit dans les autres navires. Il envoya des hommes sur les lieux du naufrage récupérer les instruments et les provisions du *Santiago*. Juan Serrano fut aussitôt nommé capitaine de la *Concepción*.

Le *Santiago* jaugeait soixante-cinq tonneaux, soit quatre-vingt-dix d'aujourd'hui. Ce navire est donc le premier à avoir fait naufrage sur la côte australe d'Amérique du Sud, prenant possession avec sa quille de cette terre aride qui fut appelée Patagonie.

À San Julián éclata la première mutinerie contre le capitaine général de l'escadre. Magellan exerça une prompte et cruelle justice en faisant exécuter les chefs de la conjuration et mettre leurs corps en quartiers. Puis il abandonna à terre Juan de Cartagena et le prêtre Sánchez de la Reina, inspirateurs du complot, qui expièrent leurs fautes dans cette région désertique et furent en quelque sorte les premiers colons de la Patagonie.

S'acharnant à découvrir un passage au sud du continent, Magellan trouva enfin le détroit qui portera son nom et le parcourut jusqu'au 27 novembre 1520 où il déboucha dans la mer du Sud qui sera appelée Paci-

fique. Il avait fallu vingt jours à la petite escadre pour parcourir le détroit. Entre-temps le *San Antonio*, commandé par Esteban Gómez, avait déserté et mis le cap sur l'Espagne. Magellan poursuivit son voyage avec la *Trinidad*, la *Concepción* et la *Victoria*.

Magellan baptisa le passage, détroit de Todos los Santos, estimant sa longueur à 100 lieues de l'époque, soit 114,86 lieues modernes. Soixante ans plus tard, Pedro Sarmiento de Gamboa parcourut le détroit de la mer du Sud vers la mer du Nord, l'estimant pour sa part à 110 lieues de l'époque.

À l'île Buhol, ils incendièrent la *Concepción* car ils manquaient de gens pour former un nouvel équipage. La *Trinidad* resta à Tidor et la *Victoria* arriva le 6 septembre 1522 à San Lúcar de Barrameda, d'où elle était partie, avec dix-huit hommes à bord, premier navire à avoir fait le tour du monde, sous les ordres de Juan Sebastián Elcano. Magellan avait été tué par les naturels de l'île Mactan, de l'archipel des Larrons, le 27 avril 1521.

Magellan était né au Portugal, à Sabrosa, vers 1485. En 1480, selon Antonio Pigafetta, chroniqueur de l'expédition. En quarante ans d'existence cet explorateur et navigateur surprend par la témérité et le génie dont il fit preuve pour mener à bien le premier voyage autour du monde en bateau. Il fut un grand précurseur en traversant le Pacifique d'est en ouest, contre l'opinion de nombre de ses contemporains qui jugeaient l'entreprise impossible. Natif du Portugal, il avait refusé de retourner en Afrique et renoncé à sa citoyenneté portugaise à la suite d'un conflit avec le roi Manoel. La boiterie qui l'affectait était, selon certains, la conséquence d'un dur combat livré au Maroc, au cours duquel un coup de lance maure lui avait ouvert le genou gauche.

Il se rendit en Espagne en compagnie du cartographe portugais Ruy Faleiro, qui avait lui aussi renoncé à sa nationalité. Tous deux se présentèrent devant l'empereur Charles Quint et lui proposèrent leurs services. Dès lors Fernão devint Fernando de Magallanes et fut nommé commandant de la flotte qui partit de San Lúcar de Barrameda le 20 septembre 1519, avec deux cent trente-neuf hommes, la plupart espagnols, mais aussi des Portugais, des Italiens, des Français, deux Anglais et un Allemand. En mer, certains meurent de maladie, mais d'autres s'enrôlent aux escales, et lorsque Magellan arrive à l'entrée du Déroit, en 1520, ses nef s comptent deux cent soixante hommes à bord. Il faut mentionner quelques membres exceptionnels de cette singulière expédition : Juan Sebastián Elcano, quartier-maître, Andrés de San Martín, pilote et astrologue, le prêtre Fray Pedro de Valderrama et Antonio Pigafetta, qui embarque en qualité de cuisinier de Magellan et devient le chroniqueur de l'expédition, dont l'œuvre *Premier voyage autour du monde* constitue à ce jour le seul témoignage digne de foi.

C'est dans la baie San Julián que se situe le fameux épisode de la rencontre des Patagons relatée par Pigafetta :

Un jour nous vîmes un géant qui était sur le bord de la mer tout nu, et il dansait et sautait et chantait, et en chantant il mettait du sable et de la poussière sur sa tête. Notre capitaine envoya vers lui un de ses hommes auquel il donna charge de chanter et sauter comme l'autre pour le rassurer et lui montrer amitié, ce qu'il fit. Et incontinent l'homme du navire conduisit ce géant à une petite île où le capitaine l'attendait. Quand il fut devant nous, il commença à s'étonner et à avoir peur, et il levait un doigt vers le haut, croyant que nous venions du ciel. Il était si grand que le plus grand de nous ne lui venait qu'à la ceinture. Il était vraiment bien bâti. Il avait un grand

visage peint de rouge alentour et ses yeux étaient cerclés de jaune, aux joues il avait deux cœurs peints. Il n'avait guère de cheveux à la tête et ils étaient peints en blanc. [...] Quinze jours après nous vîmes quatre autres géants qui ne portaient point d'armes, car ils les avaient cachées dans les buissons, ainsi que deux d'entre eux nous les montrèrent. Car nous les primes tous quatre, et chacun d'eux était peint de diverse sorte. Le capitaine retint les deux plus jeunes pour les mener en Espagne à son retour. Mais ce fut par un bon et fin moyen, car autrement ils eussent fait déplaisir à quelqu'un de nos gens. La façon par laquelle il les retint fut qu'il leur donna beaucoup de couteaux, des ciseaux, miroirs, sonnettes et de la verrerie, et ils tenaient toutes ces choses en leur main. Alors le capitaine fit apporter des fers qu'on met aux pieds des malfaiteurs.

L'entreprise de Magellan suscita de nombreux commentaires soupçonneux, d'une part à cause de son changement de nationalité, d'autre part des erreurs de calcul dans l'établissement des longitudes et de la confusion des données cosmographiques et des traités de navigation en vigueur à cette époque.

Après un an de voyage, Magellan avait la conviction d'avoir trouvé ce *paso* qu'il cherchait, la bouche du détroit, après avoir doublé le cap des Vierges à 52° 50' de latitude sud. Le but principal de son expédition était atteint.

Fin novembre, trois bâtiments entraient dans la « mer du Sud », qu'on appellera le Pacifique. Mais les équipages étaient épuisés par la soif, le scorbut, la faim qu'ils calmaient en mangeant des morceaux de cuir arrachés aux vergues, de la sciure de bois et des rats.

En février 1521, ils traversent la ligne équinoxiale et arrivent en vue d'une île des Mariannes où ils se ravitaillent en vivres

frais, après quatre-vingt-dix-neuf jours où ils ont manqué de tout. Le scorbut fut l'un des pires fléaux des équipages. Dix-neuf hommes en moururent, dont un Patagon et un Brésilien.

Ils naviguèrent plusieurs jours selon les indications du capitaine général et découvrirent trois petites îles où Magellan voulut aborder. Mais bientôt les insulaires s'introduisirent dans les navires volant tout ce qu'ils pouvaient. En représailles, Magellan descendit à terre avec quarante hommes armés qui brûlèrent des dizaines de maisons, d'embarcations et tuèrent sept hommes. Selon Pigafetta, les naturels ne connaissaient pas les flèches :

Quand nous blessions un de ces indigènes d'un de nos traits qui leur entrait dans le corps, ils regardaient le trait puis le tiraient dehors en s'émerveillant et aussitôt après ils mouraient.

Ces îles sont aujourd'hui connues sous le nom de Guam et de Rota, appartenant à l'archipel des Mariannes, ainsi baptisé en hommage à Marie d'Autriche, femme de Philippe II roi d'Espagne. À la mi-mars, les nef s'arrivaient aux Philippines. Magellan voulut débarquer sur une île apparemment tranquille, afin que les équipages se reposent et qu'on puisse s'occuper des malades. Deux tentes furent dressées et une truie abattue. L'île fut baptisée l'Aquade des Bons Signes car des fontaines d'une eau très claire y coulaient.

Bientôt apparut une barque avec neuf hommes à bord, dont le chef souhaita la bienvenue aux étrangers avec force gestes. Le capitaine général les invita à manger et de nombreux cadeaux furent échangés. Les noix de coco étaient pour les indigènes la base de leur alimentation, dont ils tiraient leur vin, leur huile, leur vinaigre et leur pain. Magellan se vit offrir des fruits en abondance.

Après plusieurs semaines de navigation, les navires mouil-

lèrent dans une île que les indigènes appelaient Matan – aujourd’hui, Mactan. Un chef de l’île fit apporter par son fils des cadeaux au commandant, en lui demandant de l’aider à combattre un ennemi. Magellan voulut se rendre personnellement à terre, malgré l’avis de ses lieutenants. Soixante hommes casqués et cuirassés, accompagnés d’un chef de tribu, débarquèrent pour aller à la rencontre du chef ennemi qui refusa de se plier à ces chrétiens exigeant de lui la reconnaissance de la souveraineté du roi d’Espagne et le paiement d’un tribut. Le lendemain la situation avait considérablement changé. Divisés en trois bandes, les insulaires attendaient les visiteurs de pied ferme. Magellan sépara ses hommes en deux groupes. Cinquante hommes faisaient face à mille cinq cents indigènes.

Le combat fut un désastre. Identifiant immédiatement le commandant, les insulaires firent pleuvoir sur lui une volée de lances et de flèches. Les balles et les flèches des Espagnols n’atteignaient pas leurs cibles et bientôt les naturels, furieux de voir leurs maisons brûler, s’enhardirent. Une flèche se planta dans la jambe du capitaine qui n’était pas protégée par l’armure. Grièvement blessé, Magellan ne put brandir son épée. Dans la mêlée son casque lui fut arraché et il reçut une lance en plein visage qui le tua net. C’est ainsi que périt le chef de cette fabuleuse épopée. Et Pigafetta, refusant de joindre sa voix aux détracteurs de Magellan, écrivit :

Versé comme nul autre dans la connaissance des cartes nautiques, il possédait à la perfection l’art de naviguer, ainsi qu’il le prouva en faisant le tour du monde, ce que nul avant lui n’avait osé tenter. Notre miroir, notre lumière, notre guide inimitable mourut le 27 avril de l’an 1521.

LE *SANCTI SPIRITUS*

1526

Peu sensible aux plaintes des Portugais, inquiets de la progression espagnole vers les Indes, et désireux de prendre possession des îles Moluques, l'empereur Charles Quint fit armer une flotte de sept navires au port de La Corogne, en 1525, dont il confia l'autorité au commandeur de l'ordre de Rhodes, Frei García Jofré de Loaisa. Celui-ci comptait atteindre les Moluques en empruntant le nouveau détroit que l'infortuné Magellan avait découvert cinq ans plus tôt. Le vice-amiral de la flotte était le capitaine Juan Sebastián Elcano, lequel, afin de garantir le succès de l'entreprise, avait pris sous ses ordres des officiers ayant fait le voyage avec Magellan en 1520.

Dans l'après-midi du 22 juillet 1525, l'escadre quittait le port de La Corogne. Ils firent une première escale à Gomera, aux Canaries, puis à San Mateo, et mirent le cap sur le Brésil, où ils explorèrent la pointe des Abrolhos avant de poursuivre leur route. Après de nombreux contretemps, ils atteignirent le río Santa Cruz, en Patagonie. Quelques jours plus tard, ils prirent l'embouchure du río Gallegos pour celle du détroit de Magellan. Trois

navires s'échouèrent prisonniers de la marée basse et durent attendre la pleine mer pour pouvoir repartir.

Dans la soirée du 14 janvier 1526, la flotte de Loaisa doublait le cap des Vierges et embouquait le Détroit en contournant la pointe Miera (aujourd'hui Dungeness). Mais en milieu de nuit un vent violent de S.-O. se leva et le *Sancti Spiritus*, de deux cent quarante tonneaux, commandé par Juan Sebastián Elcano, fut drossé à la côte et se fracassa sur les rochers.

Neuf hommes périrent noyés, parmi lesquels le fourrier du navire, Diego de Estrella. Le reste de l'équipage était sauf mais en fort piteux état.

La mer rejeta une partie de la cargaison, ce qui permit aux naufragés d'avoir quelques recours et de dresser une croix fabriquée avec les mâts du navire, sur laquelle ils inscrivirent simplement «An 1526», croix que retrouvèrent des années plus tard les hommes de l'expédition de Simón de Alcazaba le 18 février 1535 et Alonso de Camargo en 1540, quatorze ans après le naufrage du *Sancti Spiritus*.

La flotte de Loaisa fut repoussée par des vents contraires vers l'Atlantique et dut attendre de longues heures avant de pouvoir à nouveau embouquer le Détroit et venir à la rescousse des naufragés de la nef de Elcano. Mais une autre tempête les rejeta vers le large, où deux navires disparurent corps et biens : l'*Anunciada*, de deux cent quarante tonneaux, commandé par Pedro de Vera, et le *San Gabriel*, de cent cinquante-six tonneaux, commandé par don Rodrigo de Acuña.

De même que la flotte de Magellan avait subi un premier naufrage au sud de l'embouchure du Santa Cruz, de même celle de Frei Jofré de Loaisa dut abandonner le *Sancti Spiritus* à l'embouchure orientale du détroit de Magellan.

Des quatre navires restants, l'un brava la tempête en descendant vers le sud jusqu'à 55 ° de latitude, déclarant à son retour «qu'il semblait que là-bas était la fin de la terre», ce qui incita à penser que le navire aux ordres de Francisco de Hoces, le *San Lesmes*, avait été le premier à découvrir la pointe australe de l'Amérique, appelée le cap Horn.

Seules la *Victoria* et les caravelles la *Santa María del Parral* et le *San Lesmes*, après mille peines et souffrances, débouchèrent dans l'océan Pacifique le 26 mai et mirent le cap au nord-ouest. L'amiral Loaisa mourut de maladie le 30 juillet et fut remplacé par Juan Sebastián Elcano qui ne lui survécut que quatre jours. Il succomba le 3 août, ainsi que de nombreux officiers. Sa dépouille mortelle fut immergée.

Pour leur découverte de cette «fin de la terre», le *San Lesmes* et son équipage aux ordres de Francisco de Hoces devraient avoir leur monolithe et plaque commémorative. Tout comme le mériteraient les Indiens Yamana qui ont peuplé cette région pendant quasiment deux mille ans, sillonnant les eaux du sud du Beagle à bord de leurs *anans*, petits canots en écorce d'arbre doublée de peau de phoque. Très légères et très fragiles embarcations pour résister à la violence de Wollapatuch, le «Grand Assassin», le dieu adoré et redouté des premiers habitants du bout du monde.

LA *CAPITANA*
1540

L'évêque de Plasencia, don Juan Gutierre de Vargas (figurant sur une cédule royale de 1543 sous le nom de Gutierre de Carvajal), stimulé par les conseils de son beau-frère don Antonio de Mendoza, alors vice-roi de la Nouvelle-Espagne (aujourd'hui le Mexique), fit armer à ses frais trois navires destinés à l'exploration du détroit de Magellan et des côtes du Pérou, et en donna le commandement à un de ses parents nommé Alonso de Camargo.

Les vaisseaux quittèrent les côtes espagnoles un jour du mois d'août 1539 en direction du détroit de Magellan. Ils longèrent le rivage de la Plata et embouquèrent le Détroit le 20 janvier 1540, observant à la pointe Miera la haute croix qu'avaient dressée les naufragés du *Sancti Spiritus* en 1526.

Jusque-là, l'escadrille avait connu une navigation sans encombre. Mais au cours de la traversée du Détroit, la *Capitana* fit naufrage une heure avant l'aube du 25 du même mois à l'entrée du détroit de Nuestra Señora de la Esperanza (aujourd'hui Primera Angostura). Le vaisseau commandé par Frei Francisco de

Rivera vint à la rescousse de Camargo et put atteindre l'océan Pacifique. Mais le troisième, après de nombreuses difficultés, renonça à traverser le détroit de Magellan et retourna au Portugal. C'est ce que l'on peut lire sur une cédule royale de la ville de Madrid datée du 21 août 1541.

Sérieusement endommagé, le navire de Camargo remonta les côtes chiliennes et mouilla dans une anse qui fut baptisée Anse du Mouton, car les Araucans leur offrirent un *chilihueque*¹. Les hommes se reposèrent et firent provision de vivres frais dans la vallée de Quintil, aujourd'hui Valparaíso, suscitant l'inquiétude de don Pedro de Valdivia, conquérant du Chili, informé par les naturels de la présence d'un bateau étrange sur les côtes soumises à son autorité. Camargo reprit la navigation vers le nord et atteignit enfin le port d'Arequipa (Quilca). Les survivants débarquèrent, vendirent leur vaisseau et tout ce qu'il contenait, et l'équipage se dispersa à Arequipa. Quand les faits furent connus, l'évêque de Plasencia déposa une requête visant à récupérer le navire, ainsi qu'en font foi les cédules royales de Fuenzalida datées du 6 septembre 1540, du 19 juillet 1544 et du 8 septembre 1547.

Selon certains chroniqueurs, les naufragés de la *Capitana* et le capitaine Arguello, qui étaient restés en Patagonie, donnèrent naissance à la légende de la Cité des Césars, dont la fondation leur était attribuée. Pour les Chiliens des provinces australes, cette légende fut jusqu'au début du XIX^e siècle l'équivalent de l'Eldorado de Tairona de l'Amérique équatoriale, si follement recherché et idéalisé par les conquistadors.

1. Guanaco.

Nombre d'histoires et de légendes courent sur la Cité des Césars. L'une d'elles me plaît par sa fantaisie et parce qu'elle vient de Chiloé où la mythologie insulaire est foisonnante.

Pour les Chilotes, la Cité des Césars se trouverait entre les lacs Nahuelhuapi et Viedma, une belle région de montagne. On attribue sa description à un moine franciscain qui aurait découvert cette fantaisie, une cité fortifiée où les aventuriers qui s'y risquaient devenaient fous. Ce franciscain, au nom inconnu, aurait parlé de la somptuosité et de la richesse de cette ville, dont l'église magnifique regorgeait d'ornements en or et en argent...

On peut toutefois mentionner un fait qui donne à la légende un enracinement historique.

Au cours du XVI^e siècle, époque de découvertes et de corsaires, le marin d'origine vénitienne Sebastien Cabot, ou Gavoto, installé dans un fortin du Paraná, chargea quatre Espagnols d'explorer l'intérieur des terres que l'on supposait receler de grandes richesses. L'un de ces Espagnols s'appelait Francisco César et aurait été l'auteur de la légende à laquelle il a donné son nom. Ils accomplirent tant et si bien leur mission qu'ils se retrouvèrent, en 1532, au Pérou, au moment où Francisco Pizarro s'emparait du riche empire inca. Dès lors, l'histoire de la Cité des Césars aurait été colportée.

Toutefois, don José de Moraleda, explorateur de l'archipel de Chiloé jusqu'au canal qui porte son nom, affirme que la diffusion de la légende est due à Antonio Díaz de Rojas qui envoya, en 1715, au Conseil des Indes une lettre dans laquelle il affirme être resté pendant trois ans prisonnier des Indiens de Patagonie. Libéré, il partit en Espagne où il raconta les merveilles des lieux de sa captivité : cyprès, pins, orangers, palmiers et maintes choses savoureuses faisant que « les gens n'y mouraient que de vieillesse ». Selon lui, les habitants avaient

la peau très blanche, parlaient espagnol et descendaient de la colonie de peuplement que Pedro Sarmiento de Gamboa avait créée dans le Détroit. Leurs maisons au bord du fleuve étaient décorées d'or et d'argent. Les hommes portaient des tricornes et des vêtements de couleurs vives. La légende se ternit quelque peu au XIX^e siècle après de nombreuses expéditions qui revinrent bredouilles ou ne revinrent pas, laissant cependant planer un doute sur cette cité fabuleuse et si bien cachée.

Pour clore ces commentaires sur la Cité des Césars, je signale que le vaisseau de Camargo grouillait de souris et de gros rats qui débarquèrent sur les côtes du Chili et du Pérou, où ils n'existaient pas auparavant...

UN BRIGANTIN

1541

Don Pedro de Valdivia, conquérant du Chili, avait établi le premier chantier naval de la colonie à l'embouchure du río Aconcagua, à l'endroit qui s'appelle aujourd'hui Concón, et ordonna d'y construire un brigantin, bâtiment qui lui était indispensable pour être relié au Pérou, et même à l'Espagne, autant que pour se procurer des articles de première nécessité et ne plus dépendre aussi étroitement du Pérou. Les travaux commencèrent en juillet 1541, avec l'aide d'Espagnols et d'Indiens du Pérou que Valdivia avait emmenés avec lui.

La région de Concón offrait d'excellents bois et les indigènes le moyen de les transporter. Non loin, des laveries d'or occupaient de nombreux bras, stimulés par la crainte de châtimens aussi inutiles que cruels. L'avidité croissante des conquistadors et les besoins en nourriture des naturels poussèrent ces derniers à se révolter contre leurs oppresseurs. Les indigènes complotèrent et décidèrent de tendre un guet-apens aux Espagnols du chantier. Ils les tuèrent ainsi que les Indiens qui aidaient à construire le brigantin auquel ils mirent le feu avant de saccager toutes les installations des environs, provoquant

ainsi le premier naufrage survenu dans la région centrale du Chili et la destruction du premier chantier naval.

Deux hommes échappèrent au massacre, Gonzalo de los Ríos et l'esclave noir Juan Valiente, qui regagnèrent à bride abattue la naissante ville de Santiago et informèrent Pedro de Valdivia de la destruction totale des chantiers de Malga-Malga et de Concón. La mort des ouvriers et la perte du brigantin affectèrent profondément les conquistadors qui se retrouvaient réduits à l'isolement, dans l'impossibilité de se rendre au Pérou, leur seul appui.

Parmi les instructions que donna Pedro de Valdivia au prêtre Rodrigo González et au chevalier Alonso de Aguilera, le 15 octobre 1550, afin qu'ils exposent à S. M. et aux présidents et auditeurs du Conseil Royal des Indes, on peut lire :

Après que les naturels eurent prêté serment d'obéissance à S. M. et servi pendant cinq mois (de février à juillet 1541), ils se sont révoltés, brûlant le bon brigantin que j'avais ordonné de construire à dur labeur afin d'envoyer un messenger à S. M. lui rendant compte de mes actions, des terres conquises et du peuplement de la ville, et solliciter du marquis Pizarro l'envoi de renforts en cavaliers et en armes destinés à contraindre les naturels à servir et à peupler une autre ville plus avant.

La résistance des indigènes à Pedro de Valdivia avait été violente. Le chef Michimalonco et d'autres caciques lui tendirent de nombreuses embuscades, mais les troupes de Valdivia arrivèrent enfin, après une dure marche de plus d'un an, au pied de la montagne de Huelen, où serait fondée la ville de Santiago.

Les conquistadors connurent des temps très durs, car ils

manquaient de moyens militaires, mais ils parvinrent cependant à capturer le cacique Michimalonco qui indiqua à Valdivia l'emplacement des gisements d'or de Malga-Malga et mit à sa disposition mille deux cents Indiens pour laver le précieux minerai.

La destruction du brigantin et du chantier naval fut une catastrophe durement ressentie par Valdivia, d'autant qu'elle fut suivie par une attaque massive des Indiens contre Santiago qui fut détruit et brûlé.

Voici ce qu'il écrit dans une lettre :

Ils avaient brûlé les vivres, les vêtements et toutes les maisons, il ne nous restait plus que nos vêtements en lambeaux, les armes que nous portions sur nous, deux truies et un cochonnet, une poule et un poulet, et deux mesures de blé. Beaucoup allaient nus.

Et dans une lettre à Charles Quint :

Les duretés de la guerre jointes à celles de la faim, il faut être plus que des hommes pour les supporter.

LE MARROQUÍ

1567

Le père Diego de Rosales raconte que firent escale à La Serena (port de Coquimbo) trois vaisseaux à bord desquels se trouvait l'Audience Royale que le Roi envoyait au Chili afin que le royaume fût gouverné et installât son siège dans la ville de Concepción. Le capitaine Alvaro de Mendoza accueillit les auditeurs avec force cadeaux et fêtes. Après un repos de quelques jours, les visiteurs voulurent repartir, malgré les mises en garde des gens de La Serena qui leur conseillaient d'attendre la fin des rigueurs de l'hiver, car à reprendre la mer ils s'exposaient à de graves dangers. Mais ils refusèrent, souhaitant remplir en temps voulu leur mission de se rendre à la ville de Concepción. Ils regrettèrent leur décision, car à l'approche de Valparaiso ils affrontèrent une tempête si furieuse pour une fin de mois de juillet que les trois vaisseaux furent sur le point de sombrer. L'un d'eux cependant se fracassa sur les rochers et tous les hommes périrent noyés, sauf un Espagnol et deux Indiens que la mer rejeta sur la plage. L'émotion fut grande car de nombreux nobles du Pérou et de La Serena se trouvaient à bord. Les deux autres vaisseaux

échappèrent aux périls et arrivèrent à Talcahuano, port de Concepción.

Le chroniqueur Góngora Marmolejo, contemporain de ce naufrage, nous en dit un peu plus. La traversée se déroulait par beau temps, mais une tramontane se leva, un vent du nord, au début régulier et favorable à la navigation. Cependant, peu à peu la mer se démonta, le vent devint plus violent dégénéralant en tempête qui, la nuit, fit perdre sa route au navire. La tramontane tourna en vent de travers, bien plus redoutable, et le *Marroquí*, pris dans la tourmente, fut inexorablement poussé vers des récifs où il se fracassa. Parmi les disparus, il faut mentionner le capitaine Alonso de Reinoso, fidèle serviteur du roi, au service duquel il se rendait à Concepción, fort de ses antécédents de capitaine général du Honduras.

L'Audience Royale s'installa le 10 août 1567, à peine quelques jours après le naufrage du *Marroquí* et la mort d'Alonso de Reinoso au large de l'anse de Coliumo.