



Le détroit de Magellan

Gérard Gachot

Contre-amiral (2S)

Institut français de la mer, comité Toulon-Provence-Corse

Les détroits, dont notre planète océane est parsemée, occupent souvent depuis quelques décennies le devant de la scène médiatique, tels Ormuz, Bab-el-Mandeb, Taïwan ou encore Malacca et bien d'autres. Mais il en est un qui, s'il ne figure plus aujourd'hui au premier plan des préoccupations des organismes d'information, a été l'un des grands médiatisés à l'échelle de notre monde, le détroit de Magellan. Et il nous a paru légitime de rappeler la place que ce passage mythique occupe dans l'histoire maritime de la planète terre. D'autant que, si l'on excepte le cap Horn, ce détroit reste le passage naturel le plus important entre les océans Atlantique et Pacifique, en attendant sans doute que le ou les passages du nord se dégagent de manière durable, et donc exploitable pour la navigation.

Le projet

Dans les dernières années du XV^e siècle les navigateurs portugais avaient ouvert la première voie maritime en direction de l'Asie, par le sud du continent africain en franchissant le Cap de Bonne Espérance cap à l'est. La route ouest restait à investiguer, au-delà des découvertes de Christophe Colomb en mer des Caraïbes en 1492. L'existence d'un passage permettant de poursuivre cap à l'ouest restait à découvrir.

L'explorateur portugais Fernand de Magellan pressent l'existence du passage et recherche du soutien pour monter une expédition. Après avoir échoué à la cour du Portugal, il obtient finalement gain de cause en 1518 auprès du roi d'Espagne Charles I^{er}, futur Charles Quint, qui va lui confier une flotte de cinq navires, baptisée la « Flotte des Moluques », car le but annoncé est

d'atteindre cet archipel en Indonésie. L'expédition, d'une envergure exceptionnelle pour l'époque, quitte Séville en août 1519 pour se regrouper et avitailler à l'embouchure du Guadalquivir à Sanlúcar de Barrameda, d'où elle appareille le 20 septembre. Les équipages rassemblent 237 marins de diverses nationalités, situation qui n'est guère favorable au maintien de la discipline à bord. Magellan commande la *Trinidad* de 110 tonneaux et la flotte, qui se compose des *Victoria*, *San Antonio*, *Concepción* et *Santiago*. Ces vaisseaux sont en majorité des carques, dont la plus importante est la *Victoria* de 120 tonneaux, placée sous le commandement de l'espagnol Luis de Mendoza.



Fernand de Magellan



Reconstitution de la Victoria (2005)

Qui est Fernand de Magellan ?

Fernão de Magalhães naît au Portugal à Sabrosa¹ le 3 février 1480 dans une famille de petite noblesse. Grâce aux relations de son père il rejoint la cour du roi du Portugal Manuel I^{er} comme page de la reine Léonor, puis il va s'orienter vers le métier des armes sans que beaucoup de détails de sa carrière soient parvenus jusqu'à nous. Il participe à une première expédition maritime en Inde avec Francisco Almeida en 1505, puis les années suivantes il navigue avec son remplaçant Alfonso de Albuquerque, avec lequel il participe comme capitaine à la prise de Malacca en 1511. De retour au Portugal en 1513 il est envoyé au Maroc où il est victorieux lors de la bataille d'Azemmour mais sera blessé. Accusé à tort de commerce illégal avec les Maures et estimant que ses mérites ne sont pas reconnus par le roi Manuel, il demande à être libéré de ses obligations. Il va décider finalement de tenter sa chance auprès du souverain espagnol, auquel, avec l'aide du mathématicien et cartographe Rui Faleiro, il va soumettre son projet de recherche d'un passage par l'ouest vers les Moluques.

1. Petite ville du nord du Portugal dans le district de Villa Real. Mais tous les historiens ne s'accordent pas sur ce lieu de naissance qui pourrait être, entre autres, Porto.



Géopolitique

géopolitique

La traversée

Le but poursuivi par Magellan est bien de trouver un passage par l'ouest vers les épices de l'Indonésie. Il met donc cap au sud-ouest, fait escale aux Îles Canaries puis poursuit sa route le long de la côte est de l'Amérique du sud. La baie de Rio de Janeiro est atteinte le 13 décembre 1519. À la mi-janvier 1520 il parvient au large du Rio de la Plata dans le golfe de San Matias mais réalise rapidement que la baie n'offre aucune possibilité vers l'ouest et continue plein sud. Les conditions météorologiques deviennent de plus en plus défavorables et les équipages, qui veulent faire demi-tour, sont au bord de la mutinerie, laquelle va éclater quelques semaines plus tard. Magellan décide d'hiverner à l'abri dans une baie qu'il baptise Bahia de San Julian. La pause sera mise à profit pour reposer les hommes et réparer les navires qui ont souffert du mauvais temps.

Magellan, en prévision d'un avenir incertain, fait alors diminuer les rations mais va provoquer ainsi le mécontentement des équipages, notamment à bord de trois de ses navires, le *San Antonio* (capitaine Juan de Carthagena), la *Victoria* (capitaine Luis de Mendoza) et la *Concepción* (capitaine Gaspar de Quesada). La mutinerie éclate début avril 1520, fomentée par les trois capitaines, mais elle va avorter, Mendoza est assassiné et la *Victoria* repassé sous le contrôle de Magellan, qui va bloquer la baie avec trois navires. Le *San Antonio* et la *Concepción* se rendent. Un procès suivra qui verra l'exécution de Quesada et l'exil de Cartagena, lequel sera abandonné sur la côte de Patagonie au départ de l'armada en août.

Début mai Magellan, profitant d'une accalmie, envoie le petit *Santiago*, une caravelle rapide et manœuvrante, en reconnaissance vers le sud. Son capitaine João Serrão découvre l'embouchure du Rio Santa Cruz et y séjourne une semaine avant de continuer sa progression vers le sud, mais pris dans une forte tempête il est drossé sur la côte et fait naufrage. Si les témoignages divergent sur cet événement, une chose est avérée, l'équipage, qui s'en sort indemne, parvient à établir le contact par la terre avec le reste de l'armada, une centaine de kilomètres au nord, et João Serrão sera désigné comme capitaine de la *Concepción* en remplacement du défunt Quesada.

L'expédition va rencontrer au cours de l'été les Amérindiens qui peuplent la partie australe de l'Amérique du sud et c'est Magellan qui va les baptiser « patagons », en raison de leurs chaussures de peau qui leur faisaient de grands pieds.

Magellan appareille de la baie de Santa Cruz avec son armada désormais constituée de quatre navires le 18 octobre 1520 et le 21 double un promontoire par 52° 50' de latitude sud qu'il baptise le Cap des Vierges.

La découverte

Sitôt doublé le cap, Magellan et ses capitaines découvrent la vaste baie de La Posesión et entament une progression vers le sud-ouest dans un canal aux eaux agitées qu'ils baptisent le 1^{er} novembre le Détroit de Tous les Saints

(Estreito de Todos los Santos). La navigation est délicate et la traversée éprouvante entre des falaises menaçantes et des glaciers qui descendent jusqu'à la mer, des vents violents, de forts courants et au total des conditions météorologiques épouvantables.

Le 8 novembre, Magellan détache le *San Antonio*, commandé par son cousin Alvaro de Mesquita, pour reconnaître le canal Magdalena. Le pilote du navire, Esteban Gomez, profite de l'occasion pour mener la rébellion de l'équipage. Mesquita est mis aux fers et Gomez prend le commandement. Le navire déserte et fait demi-tour. Il arrivera à Séville le 6 mai 1521 avec 55 hommes à bord.



La partie sud du passage est plus délicate encore. Magellan va devoir trouver une voie navigable à travers un réseau confus de canaux, d'îlots et de fjords. Et trente huit jours après avoir quitté la baie de la Possession, à la fin du mois de novembre 1520, les trois navires restant débouchent sur une vaste étendue maritime que Magellan, agréablement surpris par le calme qui y règne au moment où il y parvient, après les turbulences du détroit, baptise océan Pacifique.



Une fois franchi le dernier obstacle du Cap Deseado (Désir, le bien nommé...), Magellan va poursuivre sa route et traverser le Pacifique cap à l'ouest vers l'archipel des Molluques et sa destinée. Mais ceci est une autre histoire, qui ne se terminera pas avec la mort de Magellan aux Philippines en 1521, mais avec le retour à Séville en septembre

1522, à l'issue de cette toute première circumnavigation, du basque espagnol Juan Sébastian Elcano à bord du seul vaisseau rescapé, la *Victoria*, et seulement 18 survivants des équipages qui avaient appareillé plus de 3 années auparavant.

Antonio Pigafetta, marin et chroniqueur italien du XVI^e siècle, a participé à la première circumnavigation sous les ordres de Magellan puis de Juan Sebastián Elcano. Il en a laissé la chronique la plus complète sur laquelle se basent tous les travaux relatifs au voyage de Magellan. Il existe quatre manuscrits illustrés de son récit, tous des copies d'un original perdu. Trois sont en français, dont deux conservés à la BNF et un à la bibliothèque Beinecke de l'université de Yale au Connecticut. Le quatrième exemplaire, en italien, daté de 1525, est le plus sûr et le plus complet. Il est conservé à la Bibliothèque Ambrosienne de Milan.



Géopolitique

géopolitique géopolitique

Et l'histoire du détroit continue


Le détroit mesure 330 milles marins (611 km), il est d'un franchissement difficile en raison de l'étroitesse de certains passages et d'une météorologie complexe, avec des courants de marée qui peuvent atteindre 8 nœuds et les caprices d'un vent catabatique².

En 1578, l'anglais Francis Drake, à la recherche d'une route vers ce qui se révélera être le continent antarctique, va choisir par sécurité d'accéder au Pacifique par le détroit de Magellan et il lui faudra 16 jours pour parcourir les 330 milles. La découverte, à l'extrémité sud du continent américain, du passage qui porte aujourd'hui son nom sera le fruit du hasard, un de ses navires, pris dans la tempête et par les courants, ayant dérivé très au sud à la sortie du détroit.

L'explorateur et scientifique espagnol Pedro Sarmiento de Gamboa, parti du Pérou, sera le premier à franchir le détroit d'ouest en est à la fin de l'année 1579. Il établira en décembre 1584 la première colonie espagnole sur le côté atlantique du détroit, qu'il baptise Ciudad del Rey Don Felipe. Cette tentative de peuplement se soldera par un échec, en raison des conditions climatiques extrêmes qui règnent sur cette partie australe du continent, et restera dans les mémoires sous le nom de « Puerto del hambre » (Port famine).

Il faudra enfin attendre le XIX^e siècle pour disposer d'une hydrographie sérieuse. Elle sera l'œuvre, à l'occasion de deux missions entre 1826 et 1836, des britanniques Phillip Parker King à bord du HMS *Aid* et surtout de Robert FitzRoy, à bord du célèbre HMS *Beagle*.

Dumont d'Urville et son expédition à bord de l'*Astrolabe* et de la *Zélée* franchiront le détroit entre décembre 1837 et janvier 1838 avant de poursuivre vers le sud, mais ils ne prendront

DR  Carte établie en 1611 par le flamand Jodocus Hondius l'Ancien

Le 21 septembre 1843, le capitaine de frégate Juan Guillermo, à bord de la goélette *Ancud*, prend officiellement possession du détroit au nom du gouvernement chilien et construit le Fort Bulnes, à 50 km au sud de ce qui devien-

2. Catabatique, vient du grec *katabatikos* qui veut dire descendant. C'est un vent gravitationnel produit par le poids d'une masse d'air froide dévalant un relief, comme le mistral, la bora ou le vent de vallée en montagne. En Patagonie il est appelé le williwaw (ou turbonada) et se produit le plus souvent dans les baies encaissées. Il peut atteindre plus de 200 km/h.

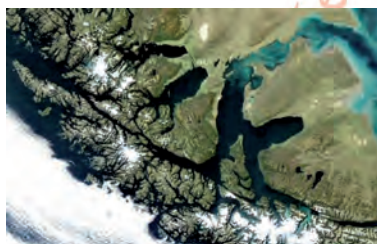
Le détroit de Magellan

dra 5 ans plus tard la ville-port de Punta Arenas. Le peuplement en sera assuré par des marins et pêcheurs chiliens de la province de Chiloé.

Le détroit à partir du XIX^e siècle

Jusqu'à l'ouverture de Panama en août 1914, les navigateurs n'auront d'autres possibilités pour passer de l'Atlantique au Pacifique que le détroit de Magellan ou le cap Horn, ce dernier ayant souvent leur préférence malgré les conditions météorologiques difficiles qu'on y rencontre et bien que le détroit offre une route en principe plus sûre. Avec l'ouverture du canal le détroit va perdre progressivement de son importance, même si, à l'occasion des deux conflits mondiaux, il retrouvera une activité momentanée.

De nos jours le détroit n'a plus qu'un intérêt purement touristique. Et on peut désormais franchir en ferry ce passage mythique, entre les contreforts de la Cordillère des Andes et la Terre de Feu.



Le passage magellanique depuis l'espace

En guise de conclusion

Contrairement à la plupart des détroits connus à l'époque, celui de Magellan a fait passer d'un monde connu à un espace inconnu et il va prendre, avec la découverte du passage de Drake puis du cap Horn, une dimension géopolitique et stratégique inattendue. Les détroits antiques comme les Colonnes d'Hercule (Gibraltar) ou l'Hellespont (le Bosphore), s'ils revêtaient aussi une importance géostratégique, étaient surtout des bornes de délimitation entre les parties connues du monde, Europe, Asie, Afrique. C'était également, dans le cas des Dardanelles et du Bosphore, détroits historiques par excellence, un point de croisement de grands courants commerciaux et ethniques, voire une clé stratégique essentielle, comme ce fut le cas pour les croisades.

La découverte du passage de Magellan constitue une avancée majeure dans la connaissance de notre planète en même temps que le détroit va constituer un espace où vont s'affronter les grandes nations maritimes du moment, Portugal, Espagne, Angleterre et Hollande.

Le détroit va jouer un rôle décisif dans la découverte du Passage de Drake puis celle du cap Horn et plus tard dans l'exploration du monde austral. Cet espace de pouvoir, qui avait très vite attiré la convoitise des puissants, aurait pu devenir le champ de conflits armés en vue d'une occupation militaire, Mais il va au contraire, malgré quelques soubresauts politiques entre l'Espagne et le Portugal, devenir le contrefort incontournable de la « *Terra Australis incognita* » et en cela le Détroit de Magellan reste une exception remarquable.

3. *Cet océan n'est en fait pas totalement inconnu, au moins dans sa partie équatoriale. Le conquistador espagnol Vasco Núñez de Balboa sera le premier en septembre 1513 à atteindre le bord de ce qu'il va baptiser la Mer du Sud, après avoir traversé la partie étroite de l'isthme de Panama et atteint la baie de San Miguel.*