

Magellan est associé depuis des siècles à la première circumnavigation (accomplir un voyage maritime autour d'une île, d'un continent ou comme ici autour de la Terre) mais le navigateur portugais travaillant pour le roi d'Espagne Charles Quint, mourut en route et ne fit jamais le tour du monde. Son intention était beaucoup plus simple à savoir trouver une route vers l'Asie et ses îles aux épices et ainsi enrichir la couronne d'Espagne.

I - Le commerce des épices : les enjeux

Une des principales raisons pour lesquelles les expéditions risquées ont été organisées aux XV^{ème} et XVI^{ème} siècles étaient de partir à la découverte du continent asiatique afin de chercher des épices ; la région qu'ils souhaitaient atteindre était *les îles Moluques*, également connues sous le nom d'îles des épices en raison de la quantité de clous de girofle et de noix de muscade qu'elles produisaient. Les épices étaient essentiels car ils étaient capables de préserver et de masquer le mauvais état de la viande.

Au Moyen Âge, le commerce des épices était aux mains des marchands arabes et italiens. Le circuit commercial était assez simple : les Arabes les achetaient en Inde et de là ils les transportaient par mer et par terre jusqu'à la Méditerranée orientale où ils les revendaient à des marchands italiens qui venaient là avec leurs navires, et à leur tour les revendaient en Europe. Les épices avaient parcouru de longues distances dans des navires peu sûrs exposés aux pirates, traversé des déserts et des montagnes froides en caravane, et passé par des dizaines d'intermédiaires.

Après la chute de Constantinople en 1453, l'Empire turc ottoman prend le contrôle de la zone de la Méditerranée orientale, seule porte d'entrée pour le passage des épices de l'Asie vers l'Europe. Conscients de l'importance des épices pour les Européens, les Turcs ottomans profitent de leur monopole pour bloquer la route des épices. Pour passer, les marchands européens doivent payer des impôts très élevés. Ainsi le prix des épices monte en flèche au point de devenir un article de luxe. Par exemple, un petit sac de poivre valait autant que le salaire à vie d'un artisan.

Afin de contourner ce blocus, les marchands devaient donc chercher de nouvelles routes. Cela ne pouvait se faire que par la mer. L'Espagne et le Portugal étaient bien préparés à mener cette course effrénée pour trouver la route maritime la plus rapide et la moins chère. Les premiers à réussir deviendraient ainsi immensément riches.

En termes de navigation, la conception des navires s'était considérablement améliorée et les nouveaux

instruments commençaient à offrir plus de sécurité aux marins pour se lancer dans l'inconnu. Tant les Espagnols que les Portugais étaient capables et désireux de passer du commerce traditionnel du vin, du poisson et du sel, auquel ils s'étaient engagés pendant des siècles, à un commerce plus risqué, plus éloigné, mais beaucoup plus lucratif : le commerce des esclaves, de l'or et des épices en provenance de l'Orient.

II – De Bartolomé Diaz à Magellan : la route maritime des épices s'ouvre

Entre la fin du XV^{ème} siècle et le début du XVI^{ème} siècle, beaucoup ont essayé, mais peu ont réussi. Ce sont quelques-uns des principaux explorateurs qui, dans la recherche inlassable de nouvelles routes vers l'Est, ont élargi le monde connu des Européens :

1488 - Bartolomé Diaz

En 1488, le Portugais Bartolomé Diaz décide de naviguer le long des côtes africaines et finit par contourner le sud du continent africain. Son idée était d'atteindre les îles aux épices, mais il fit demi-tour car la plupart des membres de son équipage étaient tombés malades. Bien qu'il n'ait pas réussi, ce voyage ouvrait aux Portugais la porte d'une nouvelle route vers l'Est, en longeant les côtes africaines.

1492 - Christophe Colomb

On savait depuis longtemps que la Terre était ronde, mais la taille même de son diamètre rendait une route commerciale à travers l'immense océan Atlantique vers les Indes orientales, peu rentable voire impossible. Cependant tout le monde n'est pas d'accord. Un navigateur génois, Christophe Colomb, affirme que c'est possible. Son initiative est rejetée par le roi du Portugal. Christophe Colomb propose alors son projet au roi d'Espagne qui, après de multiples péripéties, finit par le soutenir. En 1492, il part avec un seul navire et deux caravelles. Cependant Christophe Colomb ne comptait pas trouver au milieu de son parcours des îles qu'il croyait appartenir à l'Asie. A aucun moment, il n'imagina que ce qu'il venait de découvrir était un nouveau continent.

1498 - Vasco de Gama

Vasco de Gama reprend la même route que son compatriote Bartolomé Diaz, commencée dix ans plus tôt et, après avoir passé le cap de Bonne-Espérance, il longe la côte est de l'Afrique, traverse l'océan Indien et atteint l'Inde : il découvre ainsi la route maritime qui mène directement aux Indes et met fin au monopole des épices entretenu depuis longtemps par les commerçants arabes et italiens.

1519 - Magellan

De nouvelles épices et de nouvelles cultures sont venues des Amériques, mais la route souhaitée vers les Moluques est restée entre les mains des Portugais. Par la route récemment découverte par Vasco de Gama. Ferdinand Magellan, un navigateur portugais entreprend de rejoindre l'Asie par l'Ouest. En d'autres termes, il veut achever le plan que Colomb avait commencé... mais cette fois en contournant le nouveau continent. Sans le vouloir, son parcours finit par faire le tour du monde.

III – Magellan : vers le départ

Lorsque Magellan naît au printemps 1480 à Porto, la mer est un monde inconnu, habité, selon les légendes, par des monstres, des cyclopes et d'autres êtres étranges. Cette mer dangereuse est redoutée.

À l'âge de dix ans, après la mort de ses parents, il entre au palais royal de Lisbonne en tant que page au service de la reine Aliénor, épouse du roi Jean II de Portugal. Il y est témoin des idées que les marins, les marchands et les explorateurs proposent au roi pour atteindre les épices de l'Orient... Il ne pouvait imaginer que son compatriote navigateur, Vasco de Gama, qu'il avait rencontré au palais à l'âge de 18 ans, parviendrait à franchir le cap de Bonne-Espérance et à trouver une route par laquelle il pourrait atteindre les épices désirées. Dans ces années-là, Magellan suit une formation en astronomie et apprend à s'orienter à l'aide de sextants d'astrolabes et de cartes.

En 1505, une grande expédition portugaise de 22 navires, sous le commandement de Francisco de Almeida, part de Lisbonne. Magellan s'embarque comme soldat parmi une armée de 1 500 hommes. C'est au cours de ce voyage qu'il entend des marins parler d'îles pleines de richesses au-delà des limites de la mer, et pour la première fois il découvre des fruits qu'il n'avait jamais vus auparavant, les odeurs de nouvelles épices, de merveilleuses plages et de villes exotiques en Orient.

En 1508, il s'embarque à nouveau à destination de Malacca qui est une péninsule de Malaisie, extrêmement riche et stratégiquement bien située (commerce du clou de girofle des Moluques, du poivre de Malabar, des rubis et de la cannelle de Ceylan, de la porcelaine chinoise...). Mais bien qu'il soit le principal port d'Orient, par lequel passent quotidiennement des navires chinois ou malaisiens, aucun navire européen n'a réussi à l'atteindre. La petite flotte portugaise est la première. Ce voyage commence à ressembler de plus en plus à l'idée qui lui trottait dans la tête depuis son enfance : celle de naviguer et d'explorer de nouvelles terres et de nouveaux océans.

Magellan acquiert ainsi une solide expérience de navigateur complétée par une connaissance géographique indéniable et notamment des nouveaux territoires découverts.

Sachant que la Terre est ronde, son approche est la suivante : la route par l'ouest vers les Moluques est possible et plus courte. Un fait est vrai, la terre est ronde mais, comme pour Christophe Colomb, il se trompe sur ses dimensions, qui sont bien plus grandes qu'il ne l'imagine. Il sait aussi que Vasco Numez de Balboa vient de voir une nouvelle mer de l'autre côté du Panama, alors appelée mer du Sud.

Il imagine donc que si derrière les nouvelles terres trouvées il y a la mer, derrière cette mer se trouvent les îles Moluques. En revanche, certaines connaissances géographiques erronées vont au cours de ce voyage

lui compliquer la tâche :

- Il pense que la mer située au-delà de l'Amérique est une mer mais pas un immense océan aux dimensions alors inimaginables.
- Il croit comme les cartographes de l'époque que la baie du Río de la Plata est le détroit qui relie l'Atlantique au Pacifique. Le passage est en réalité plus au sud.

A 36 ans, dans une situation financière difficile et se sentant en échec après tant d'années au service de la maison royale portugaise, Magellan se présente au roi Manuel de Portugal et lui propose son idée ambitieuse à savoir contourner l'Amérique pour rejoindre les Moluques. Ce dernier, au lieu de le récompenser pour ses années de service et de dévouement à la maison royale avec au moins quelques minutes de courtoisie, le méprise et le traite avec un dédain total. Le roi portugais est déjà déterminé à soutenir la route trouvée par Bartolomé Diaz, qui venait d'arriver de son voyage au Cap de Bonne Espérance. Il rejette donc sa proposition. Magellan, tenace et têtue, propose son projet à la Casa de la Contratacion (1) mais celle-ci le rejette à nouveau.

Loin d'abandonner, il décide de le présenter lui-même au roi Charles 1er d'Espagne, Charles Quint. Pour l'approcher, il compte sur Diego Barbosa, un de ses vieux amis qui est à l'époque président du Conseil des Rois à Séville. Il parvient ainsi à rencontrer le roi à Valladolid et avance un argument décisif : dans la division que le traité de Tordesillas a faite du monde, les îles Moluques devraient se trouver dans la partie espagnole et non dans la partie portugaise. Ainsi, le monopole de ses célèbres épices appartiendrait au royaume d'Espagne. Convaincu le roi accepte le plan de Magellan et en 1518, signe un accord mettant à sa disposition une flotte de cinq navires.

1 - La **Casa de Contratacion** appelée aussi « maison indienne » est une administration coloniale espagnole créée à Séville en 1503 durant la colonisation espagnole en Amérique. Elle contrôlait tout le commerce des Indes espagnoles. Avant chaque voyage pour le Nouveau Continent, il était obligatoire de passer par cet établissement, où l'on devait payer un impôt de 20 %, le quinto real, à la Couronne espagnole sur toutes les marchandises d'Amérique espagnole qui arrivaient en Espagne. Cet établissement fonctionnait aussi comme un organisme scientifique et d'enseignement (où l'on formait les pilotes pour les voyages en Amérique sous l'autorité du pilote majeur). Chaque découverte de terre devait être signalée et explorée pour préciser les cartes. On y renseignait par ailleurs sur les peuples amérindiens et leurs langues.

La Casa de Contratación avait aussi pour rôle de contrôler les équipages et les passagers des bateaux, notamment pour empêcher les juifs et les musulmans de fuir la péninsule vers l'Amérique et garantir un peuplement catholique des colonies. L'institution délivrait donc des licences d'embarquement (*licencias de embarque*), ce qui n'empêchait toutefois pas totalement la contrebande, la corruption et les départs clandestins (source – wikipédia).



Le port de Séville (peinture d'Alonso Sanchez Coello)

Magellan a enfin le soutien et les fonds nécessaires pour réaliser son rêve. Il doit penser à tout ce qui sera nécessaire pour ce long voyage. Pendant deux ans, il s'installe à Séville chez son ami Diego Barbosa pour préparer le voyage : réparation et mise au point des navires, embauche de l'équipage, chargement des vivres, des armes... vérification des cartes. Dans le même temps il se marie et a un enfant avec Beatriz, la fille de Barbosa. Stefan Zweig relate la précision avec laquelle Magellan prépare l'expédition : « *Magellan va de navire en navire, examinant surtout la cargaison. Combien de fois n'a-t-il pas déjà grimpé et descendu les échelles, combien de fois n'a-t-il pas fait l'inventaire du bord ! (...) Marin éprouvé, Magellan connaît l'immense importance de la préparation pour un voyage dans l'inconnu. Il sait que même l'objet le plus infime oublié au départ, par négligence ou légèreté, reste irrévocablement oublié pour tout le voyage. (...) Le plus petit morceau de plomb, un litre d'huile, dans ces régions inexplorées vers lesquelles il tend ont plus de valeur que l'argent et même le sang. Une seule pièce oubliée peut rendre inutilisable un navire, un faux calcul faire échouer toute l'entreprise. (...) De quoi ont besoin cinq navires, que consomment deux cent soixante-cinq hommes pendant un voyage dont le but et la durée sont inconnus ? Calcul difficile, du fait que l'un des dénominateurs – la durée du voyage – est inconnu.* » (1)

Jusqu'au XVIII^e siècle, le port de Séville n'était rien d'autre qu'une esplanade d'environ 800 m de long et 340 m de large qui s'étendait entre les murailles et la rive gauche du Guadalquivir. Séville est le point de départ des Indes occidentales (les Indes orientales à partir de Lisbonne). L'industrie locale est occupée à réparer les navires et à fournir tout le nécessaire pour le voyage, en tout, 500 tonnes de provisions (voir schéma « la Trinidad, la nef amirale »).

Ce que Magellan ne pouvait pas imaginer, c'est que la pire menace se trouvait au sein de son propre équipage. Une grande partie de son équipe le voyait comme un Portugais... et ils n'aimaient pas être

commandés par un Portugais. Déjà dans le port même, alors qu'il préparait le voyage, il a eu des incidents de dernière minute avec certains d'entre eux, qui ne seraient que la partie émergée de l'iceberg de ce qu'il aurait à subir par la suite (voir la composition de l'équipage). Choisir l'équipage était une tâche difficile : « *Ce n'a pas été une mince affaire que de les engager. Il a fallu des semaines et des semaines pour les tirer des ruelles et des tavernes du port. Ils sont venus en haillons, sales, indisciplinés, et ils parlent le volapük le plus étrange qu'on puisse imaginer : l'un l'espagnol, l'autre l'italien, le troisième le français, les autres le portugais et le grec, le catalan et l'allemand. Il faudra du temps avant que ce mélange confus de toutes les nationalités se fonde en un bon équipage solide, sûr, discipliné. Mais quelques semaines à bord suffiront pour qu'il les ait bien en main. Quand on a été pendant sept ans simple matelot et quartier-maître, on sait ce dont les matelots ont besoin, ce qu'on peut leur demander et de quelle manière il faut les traiter. Ce n'est pas les hommes qui lui causent du souci. Mais un malaise le prend lorsqu'il regarde les quatre capitaines espagnols qu'on lui a adjoints en qualité de commandants des autres navires. Involontairement, ses muscles se raidissent comme ceux d'un lutteur au moment du combat. Avec quelle froideur, quelle hauteur, quel mépris mal dissimulé, le dévisage Juan de Cartagena, ce contrôleur du roi, à qui l'on a confié (...) le commandement du San Antonio ! Assurément, Juan de Cartagena est un navigateur expérimenté et son honorabilité personnelle ne fait pas le moindre doute, pas plus d'ailleurs que son ambition. (...) Non moins hostile lui apparaît Luis de Mendoza, le commandant du Victoria. (...)*

Aussi est-ce un bonheur qu'il ait tout au moins réussi à tourner le rescrit royal (a) et à introduire dans la flotte, malgré les protestations de la Casa de Contratacion, 30 Portugais, parmi lesquels des parents et une poignée d'amis dévoués. En premier lieu son beau-frère, Duarte Barbosa, qui, en dépit de sa jeunesse, est déjà un excellent navigateur, puis Alvaro de Mesquita, un de ses proches parents, Esteban Gomez, le meilleur pilote du Portugal (...). » (2)

Après deux ans de préparation, le 10 août 1519, la flotte de Magellan est prête à affronter le monde. Avant son départ, Magellan avait prêté le serment d'allégeance au drapeau espagnol dans le monastère de Santa María de la Victoria et au roi devant une foule qui s'y était rassemblée. Conscients du peu de chances qu'ils avaient de revenir, les marins se sont confiés à la Vierge de la Victoire.

(1) et (2) – Stefan Zveig, Magellan, 1938, Vienne

(a) – acte administratif délivré par le roi