

MAGELLAN

LA QUESTION DES MOLUQUES

ET LA

PREMIÈRE CIRCUMNAVIGATION DU GLOBE

Extrait des *Mémoires*
publiés par la Classe des lettres et des sciences morales et politiques de l'Académie royale de Belgique,
Collection in-4^e, Deuxième série, tome IV, 1911.

MAGELLAN

LA QUESTION DES MOLUQUES

ET LA

PREMIÈRE CIRCUMNAVIGATION DU GLOBE

PAR

Jean DENUCÉ

DOCTEUR EN PHILOSOPHIE ET LETTRES

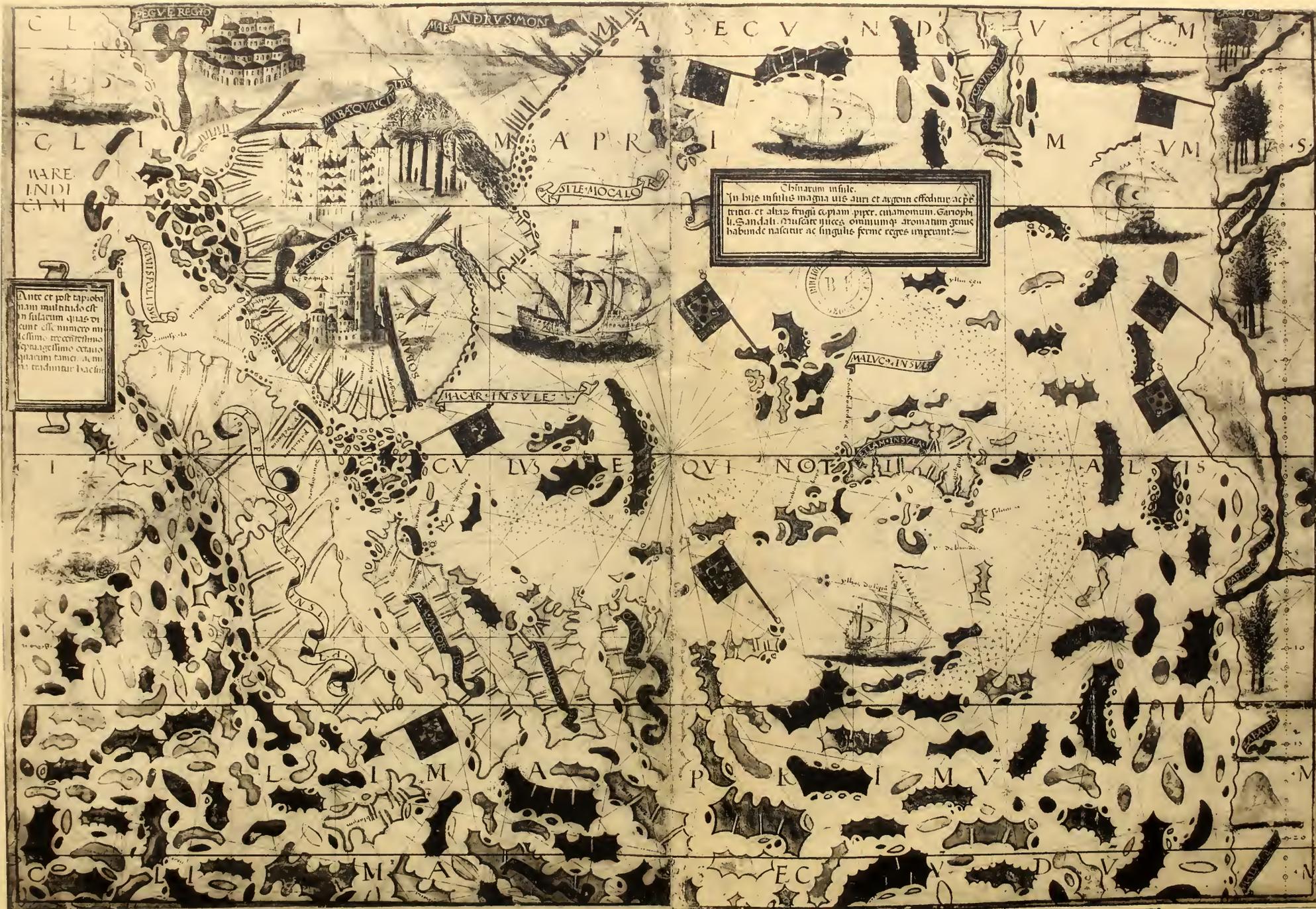


BRUXELLES

HAYEZ, IMPRIMEUR DES ACADEMIES ROYALES DE BELGIQUE

RUE DE LOUVAIN, 112

—
1911



LA PREMIÈRE CARTE DES MολουQUES, d'après les Reinel.

9973.16
D43m

10 Feb 5 1932

PRÉFACE

Nous nous sommes efforcé, en élargissant les cadres d'une biographie pure et simple, d'étudier Magellan dans le milieu où il vivait, et de suivre le développement de l'idée de la circumnavigation du globe depuis son origine jusqu'à sa réalisation par l'expédition des années 1519-1522. Cette idée, on ne l'ignore pas, s'est identifiée de bonne heure avec celle de la recherche d'une voie navigable par l'occident, au pays de l'or des anciens et à la patrie des épices; elle se trouve en germe chez Christophe Colomb, mais elle gagna singulièrement en intensité chez les continuateurs de l'œuvre du grand Génois, à mesure que le nouveau continent se dessinait comme une immense barrière entre l'Atlantique et les mers d'Asie.

Plusieurs expéditions antérieures à celle de Magellan ont été équipées presque de la même façon que le fut la sienne et ont reçu des instructions qui sont recopiées exactement dans les stipulations promulguées par le roi Charles; cette considération nous a amené à condenser dans la première partie, comme préliminaire au voyage de 1519, toutes les tentatives similaires, poursuivies avec une ténacité si remarquable. Nous avons insisté sur le rôle de Juan Diaz de Solis, chef de deux explorations qui précédèrent immédiatement celle du capitaine général portugais, et sur l'expédi-

Ms. B. 1. 14 Jan 64 1932

tion, dite de la *Copia*, de l'année 1514, équipée essentiellement par les de Haro, d'Anvers. Christobal de Haro, le promoteur également de l'expédition de Magellan, avait connu celui-ci avant le passage du commandant de Lisbonne à Séville. De quelle nature furent leurs rapports? Ne datent-ils pas de l'époque où le navigateur s'intéressa directement aux affaires commerciales, à l'instar des nombreux facteurs de firmes européennes dans l'Inde? Des pièces récemment découvertes aux archives de la Torre do Tombo nous renseignent sur cette phase inconnue de l'activité du futur amiral.

Nous nous sommes écarté bien des fois d'opinions, accréditées généralement jusqu'ici, sur la date où Magellan a quitté l'Asie pour l'Europe, sur l'identité de ses plus proches parents ou sur l'ensemble complexe et délicat des mobiles qui ont poussé le capitaine à aller s'établir à Séville.

Les connaissances géographiques acquises par le navigateur dans l'Inde et en Europe sont examinées dans un chapitre spécial où nous remontons aux sources et aux informations premières qui auraient pu le renseigner sur les parages qu'il se proposa d'explorer; nous ne rejetons pas absolument l'hypothèse d'après laquelle le commandant aurait visité des terres à l'est de Malacca. Magellan posséda certainement des notions personnelles sur le monde insulaire et l'Asie continentale au delà de Singapour; l'étude de l'itinéraire de la grande expédition nous apporte de nouvelles preuves de ce que son but ne fut pas exclusivement la détermination astronomique de la position des Moluques, mais en outre la reconnaissance de la Chine, dont le littoral avait été exploré jusqu'aux Lequios (Formose), à mi-chemin de Perioco (Japon), le pays de l'or de la Bible. Ses propres informations furent renforcées par les arguments que lui apportèrent les quatre hommes qui avaient lié leur destinée à la sienne : Od. Barbosa et Fr. Serrão, Ruy Faleiro et Chr. de Haro. La part de ces collaborateurs, sans lesquels la

glorieuse entreprise ne se serait pas réalisée si aisément, est étudiée à la lumière de documents qui n'avaient été mis au jour que fort incomplètement; dans le matériel documentaire, nous comprenons en premier lieu les sources cartographiques, trop dépréciées, nous semble-t-il, de nos jours, car, mieux que les rapports des agents officiels portugais, les cartes des Reinel, par exemple, nous indiquent la situation du mystérieux Perioco, vaguement connu par ceux qui, comme Magellan et Barbosa, avaient fait un séjour à Malacca; la présence des Lequios sur telle autre carte de l'époque nous explique peut-être pourquoi l'itinéraire de l'armada de 1519-1522 s'écarte brusquement vers l'ouest de l'île de Bornéo, au lieu de prendre la route directe vers les Moluques.

Le renom du grand navigateur n'a rien perdu à ce travail d'analyse, qui n'a fait qu'éclaircir, l'un après l'autre, plusieurs points restés obscurs dans l'histoire de la mémorable entreprise. Le mérite supérieur du capitaine général consistera toujours à avoir fait converger vers son but les éléments qu'il trouvait dispersés autour de lui : la théorie de la navigation hauturière, les présomptions sur l'existence d'un passage sud-ouest, soit au Rio de Solis, soit au golfe de Saint-Mathias, ou plus au sud encore; enfin les preuves formelles de la situation des Moluques dans l'hémisphère réservé à la couronne de Castille; ce dernier point était inexact, mais il fut la cause occasionnelle de l'expédition. La mort inopinée de Magellan fut désastreuse pour ses adversaires portugais; si l'amiral était revenu de sa mission, il n'aurait jamais souscrit aux exagérations de Fern. Colomb et de Séb. del Cano, dix fois plus fortes que les siennes, par rapport à la démarcation des domaines portugais et castillans en Extrême-Orient.

Avec le retour de la *Victoria*, la querelle des Moluques ne fut pas terminée; nous avons continué à passer en revue les tentatives espagnoles subséquentes pour atteindre l'Asie orientale par la voie de l'ouest, et à

montrer l'évolution qu'elles amenèrent dans la cartographie des nouveaux continents; notre exposé s'arrête à l'année 1529, date de la transaction de Saragosse, par laquelle l'Espagne vendit au Portugal tous ses droits sur les Moluques.

Il semble indispensable d'étudier, dans une introduction bibliographique, les sources critiques de cette période de l'histoire des découvertes.

INTRODUCTION BIBLIOGRAPHIQUE

Première catégorie de sources.

Les sources qui sont à consulter pour l'histoire des découvertes de l'époque de Magellan n'ont pas encore fait l'objet d'une bibliographie critique; c'est à peine si les auteurs qui ont traité cette seconde phase des grandes explorations du XVI^me siècle consacrent quelques pages à l'examen de la valeur respective des documents qui en sont restés.

Depuis une vingtaine d'années, grâce aux travaux publiés à l'occasion du quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique, et parmi lesquels les *Raccolta della R. Commissione Colombiana* ⁽¹⁾ méritent une place à part, plusieurs relations importantes de l'expédition de Magellan ont fait l'objet d'excellentes monographies. Elles doivent fixer l'attention; il en est de même des diverses sources (archives, etc.) relatives au grand Portugais, qu'il nous a été donné de consulter et que nous indiquons ici d'une manière raisonnée, sans prétendre que l'énumération en soit complète. Nous les avons classées en deux catégories: l'une comprend les documents émanant des participants à l'expédition; l'autre, les récits d'auteurs contemporains ou quasi contemporains.

Le principal fonds de documents publiés relatifs au premier périple du monde se trouve dans le quatrième volume de la collection de Martin

(1) *Raccolta di documenti e studi pubblicati della R. Commissione Colombiana pel Quarto Centenario della Scoperta dell'America*. Roma, Auspice il Ministero della Pubblica Istruzione, 1894, in-fol.

Fernandez de Navarrete, des années 1825-1837 (1); ce recueil contient plus de cinq cents pièces datées de 1493 à 1540; elles sont en grande partie reproduites dans les deux premiers tomes de la *Colección de Documentos inéditos para la Historia de Chile* de José Toribio de Medina (2). On a voulu amoindrir le mérite de l'important recueil de Navarrete (3), en alléguant qu'il avait simplement repris des documents que Muñoz avait réunis dans sa précieuse collection de manuscrits, déposés aujourd'hui à la bibliothèque de l'Académie d'histoire de Madrid; or, il est de notoriété à présent que c'est à Navarrete que, en plus d'une occasion, Muñoz a dû la connaissance de pièces qu'il fit copier ensuite. Le manuscrit de la *Colección de los Viajes* de Navarrete a été acquis en grande partie par le *Department of Manuscripts* du Musée britannique de Londres; nous y avons relevé des pièces qui n'ont point, ou ont incomplètement paru dans l'édition de Madrid (4).

Depuis que les archives des Indes ont été transférées du château de Simancas à la « Lonja » de Séville, il n'existe plus que deux principaux dépôts de documents pour l'histoire du voyage de Magellan : celui de la « Torre do Tombo », à Lisbonne, et l'« Archivo general de Indias », à Séville. Toutefois, par suite de l'organisation défectueuse qui caractérisait, il y a quelques années, son dépôt d'archives, Simancas doit contenir encore des richesses inestimables relatives à l'Inde et à Magellan.

Nous avons eu l'avantage de visiter plus spécialement les dépôts de Lisbonne et de Séville; grâce à l'amabilité de la direction et d'érudits dont

(1) *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles, desde fines del siglo XV*. Madrid, Imprenta Nacional, 5 vol., pet. in-4°.

(2) Santiago de Chile, 1888, in-8°.

(3) DIEGO DE BARROS ARANA. *Vida y viajes de Hernando de Magallanes*. Santiago de Chile, Imprenta Nacional, 1864, in-8°. — Traduction portugaise par F. DE MAGALHÃES-VILLAS-BOAS. Lisbonne, 1881, in-8°; *Advertencia preliminar*, p. 10.

(4) NAVARRETE, en dehors de sa *Noticia biográfica* de Magellan, en tête du quatrième volume de sa *Colección*, est l'auteur d'autres contributions importantes à l'histoire de l'expédition de Magellan. Voir sa *Colección de Opusculos*, 1844, t. I, p. 143, publiée par son fils; la liste complète de ses ouvrages est insérée dans la *Colección de Documentos inéditos para la Historia de la España*. Madrid, vol. VI, in-8°.

nous nous honorons d'avoir fait la connaissance aux mêmes tables de travail, une ample moisson de renseignements de valeur a été le prix de nos investigations (1). Néanmoins, en l'absence d'inventaires récents, soit sommaires, soit analytiques, les recherches sont parfois bien pénibles dans ce chaos de liasses et de dossiers de toute provenance, réunis souvent confusément. Pour les documents relatifs à Magellan qu'on conserve à Séville, il existe un excellent guide, dû à l'initiative de M. L. Asensio, placé à la tête de cet établissement et à qui l'on doit plusieurs inventaires analytiques spéciaux (2).

Les départements de manuscrits des grandes bibliothèques de Madrid et de Lisbonne ont certainement reçu des épaves des plus anciens fonds d'archives coloniales; Madrid a hérité des dépouilles du château de Simancas, Lisbonne de celles de la « Casa da Mina e da India », qui furent déplacées après le tremblement de terre qui détruisit la capitale portugaise (3). Une légende rapporte que Philippe II aurait fait enlever dans cette ville toutes les pièces qui se rapportaient aux entreprises maritimes et qu'il les aurait fait déposer à Simancas. Nous avons pu constater, pour ce qui concerne Magellan, que peu de documents portugais se trouvent à Séville, que la « Lonja » renferme seulement des renseignements sur la seconde phase de l'activité du capitaine général, celle qui commence à son établissement en Espagne. Tous les dossiers ont été conservés presque intacts depuis les premières pièces officielles ordonnant aux officiales de la « Casa de la Contratacion » de préparer l'Armada, jusqu'aux comptes les plus minutieux concernant l'équipement des navires. Quant à la période de la vie de Magellan avant son départ de Lisbonne, on ne sera fixé à ce sujet qu'après

(1) J. DENUCE, *Une visite aux archives de Lisbonne et de Séville*. REVUE DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE DE BELGIQUE. Bruxelles, 1906, in-8°, p. 94.

(2) VICENTE LLORENS ASENSIO, *La primera Vuelta al Mundo. Relacion documentada del viaje de Hernando de Magallanes y Juan Sebastian del Cano 1519-1522*. Sevilla, 1903.

(3) *Alguns Documentos do Archivo nacional da Torre do Tombo acerca das Navegações e Conquistas Portuguezas*, avec préface de M. RAMOS COELHO, Lisbonne, 1892, in-4°, publiés à l'occasion du quatrième centenaire de la découverte de l'Amérique, mais renfermant plusieurs pièces importantes relatives à la découverte des Moluques et à Magellan.

connaissance plus complète du dépôt de la « Torre do Tombo », des archives des consulats étrangers, des corporations religieuses et des grandes familles avec lesquelles Magellan a été le plus en contact.

Nous mentionnerons également ici nos recherches aux archives communales d'Anvers, dans l'intention de trouver des données précises sur le principal financier intéressé à l'entreprise de Magellan, le commerçant Christobal de Haro. Contrairement à une opinion courante depuis Alexandre de Humboldt et de Navarrete, ce marchand n'a jamais résidé dans la cité flamande, qui fut toutefois le siège de la célèbre firme des de Haro dont Diego, frère aîné de Christobal, fut le chef.

Nos visites aux archives impériales de Vienne et à celles des princes de Fugger, à Augsbourg, ont fourni, en outre, plus d'un détail intéressant sur le rôle des financiers du nord dans les premières entreprises coloniales, faites pour le compte de l'Espagne.

Si des recherches systématiques d'archives nous réservent nécessairement plus d'une surprise encore, on peut dire cependant qu'un certain nombre de documents sont définitivement perdus aujourd'hui : il y a peu d'espoir, par exemple, de retrouver jamais la correspondance qu'échangea Magellan avec son ami Francisco Serrão et qui, seule, aurait pu nous renseigner de façon non équivoque sur la période la plus obscure de l'activité du grand Portugais, c'est-à-dire sur les années 1511 à 1517. Ces lettres, confisquées en 1522 par le facteur portugais de Ternate, Duarte de Rezende, et envoyées à Lisbonne, ont probablement été détruites par ordre du roi, en raison des informations contraires aux intérêts portugais qu'elles renfermaient. João de Barros est seul à en fournir quelques passages dans la troisième décade de sa chronique *da Asia*. Dans bien des cas malheureusement nous devons nous contenter uniquement des relations des historiens officiels qui, moins encore que dans les autres pays, ne furent pas initiés aux secrets de la Cour et ne pouvaient divulguer les délibérations des conseils royaux ; l'expédition de Magellan, qui fut projetée dans des circonstances particulièrement mystérieuses, a toujours été mal interprétée par ces chroniqueurs.

Le matériel littéraire sur l'époque de Magellan peut être divisé, comme nous disions plus haut, en deux grandes catégories de sources : les relations

provenant des participants à l'expédition, et celles d'autres auteurs, contemporains des événements (1).

La *première classe de documents* comprend trois rapports importants : la description d'Antonio Pigafetta, le journal de bord du pilote Francisco Albo, et le routier du pilote génois Pancaldo.

Antonio Pigafetta, connu sous le nom de Lombardo dans la liste officielle de ceux qui ont fait partie de la flottille, nous a laissé le récit le plus circonstancié de l'expédition. Chevalier errant (2), né à Venise ou à Vicence, il faisait partie de la suite de l'ambassadeur Francesco Chiericato que le pape Léon X avait envoyé, en 1519, au roi Charles ; il se trouvait à Barcelone lorsqu'il demanda l'autorisation d'accompagner Magellan dans son voyage aux Moluques. Depuis le jour où les navires appareillèrent de Séville jusqu'au retour de la *Victoria*, il tint soigneusement note de tout ce qui se passa au cours de l'expédition. Rentré en Espagne, il offrit à l'empereur une copie de son journal ; puis, à son retour en Italie, il se mit, à la demande du duc de Mantoue, à rédiger ses *Notizie del Mondo Novo*, utilisant, outre ses notes personnelles, les récits de voyageurs contemporains, comme Odoardo Barbosa et Giovanni da Empoli. Invité à venir à Rome par le pape Clément VII, Pigafetta interrompit temporairement la rédaction et arriva dans la Ville Éternelle au mois de décembre 1523 ou de janvier 1524 ; il avait rencontré en chemin le grand-maître de l'ordre de Rhodes, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, auquel il dédia son livre, au mois d'août de cette dernière année, après avoir obtenu préalablement du Sénat de Venise le privilège exclusif de sa publication. Plusieurs copies du

(1) Cf. HENRY HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima, a description of works relating to America, published between the years 1492 and 1551*. New-York, 1866. — *Additions*. Paris, 1872. — Pour les historiens portugais de l'Extrême-Orient, voir HENRI CORDIER, *Bibliotheca Sinica. Dictionnaire bibliographique des ouvrages relatifs à l'Empire chinois*. Paris, 1904-1908, 2^e édit. — Citons, pour être complet, la notice bibliographique dans JUSTIN WINSOR, *Narrative and critical history of America*. London, 1886-1889, vol. 2, p. 613 : *Critical essay on the sources of information*, by EDWARD E. HALE and the author. — LOUIS VIVIEN DE SAINT-MARTIN, *Histoire de la Géographie et des découvertes géographiques*. Paris, 1873, p. 370. — ED. TH. CHARTON, *Voyageurs anciens et modernes*. Paris, 1854-1857, p. 353.

(2) MARINO SANUTO, *Diarii*. Venezia, 1882-1884, in-4^o, vol. 35, p. 173 : Di Bergamo, fo lettere di 5 nov. 1523 : vene in Collegio uno vicentino nominato il cavaliere errante, ferier di Rhodi, qual è stato 3 anni in India...

manuscrit avaient été prises antérieurement et offertes par Pigafetta, entre autres, à Marie-Louise de Savoie, mère de François I^{er}, roi de France. La régente, ne comprenant pas le langage bizarre de la narration, rédigée en italien mélangé de dialecte vénitien et d'espagnol, Jacques Antoine Fabre fut prié de la traduire en français; il n'en fit qu'un abrégé qui fut longtemps regardé comme le récit original.

Il existe quatre manuscrits et trois éditions imprimées de la relation de Pigafetta (1). L'édition française est la plus ancienne, la plus complète et la plus correcte; les autres n'en sont probablement que des traductions; elle n'est pas antérieure au mois d'août 1524 ni postérieure à 1536, l'année où parut, vraisemblablement à Venise, la traduction du texte de Fabre, sous le titre : *Il viaggio fatti da gli Spagniuoli u torno a 'l mondo. Con gratia per anni XIII*. Un second texte italien parut dans les *Navigazioni e Viaggi*, de Ramusio, Venise, 1550 et 1563, volume I, page 346; il ne constitue pas une nouvelle traduction de l'abrégé de Fabre, c'est une simple reproduction de l'édition de 1536 (2).

Des quatre manuscrits, trois sont en français et un en italien; tous appartiennent au XVI^{me} siècle; le dernier se trouve à la bibliothèque Ambrosienne (3) et a été publié en 1800, de façon défectueuse, par l'abbé Carlo Amoretti (4). Cet auteur avait cru devoir corriger l'original, en se servant

(1) ANDREA DA MOSTO, *Il primo Viaggio intorno al Globo di Antonio Pigafetta e le sue Regole sull' Arte del navigare*. RACCOLTA DI DOC. E STUDI DELLA R. COMMISSIONE COLOMBIANA. Roma, 1894, parte V, vol. III. — M. J. M. ROBERTSON a publié le même manuscrit (celui de la bibliothèque Ambrosienne), avec traduction anglaise en regard : *Magellan's Voyage round the World by Antonio Pigafetta. The original text of the Ambrosian MS. with English translation, notes, bibliography and index*. Cleveland (Ohio), 1906, 3 vol.

(2) C. HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima*. New-York, 1866, p. 249.

(3) MS. Ambrosiano L. 103 Sup.

(4) *Primo viaggio intorno al globo terracqueo, ossia ragguaglio della navigazione alle Indie orientali per la via d'occidente, fatta dal cavaliere Antonio Pigafetta patrizio vicentino sulla squadra del capitano Magaglianes, negli anni 1519-1522... Con un tranunto del Trattato di Navigazione dello stesso autore*. Milano, 1800. — *Premier voyage autour du monde par le chevalier Francesco Antonio Pigafetta sur l'escadre de Magellan, pendant les années 1519-1522, suivi de l'extrait du Traité de navigation du même auteur et d'une notice sur le chevalier Martin de Behaim, avec la description de son globe terrestre, orné de cartes et de figures*. Paris, l'an IX (1801).

du texte de Ramusio et de l'ancienne édition française. Deux des manuscrits français, qui sont en général plus concis que le manuscrit italien, se trouvent à la Bibliothèque Nationale à Paris, où ils sont cotés MSS français 5650 et 24,224 ; le premier est le plus complet et le plus ancien, et appartient à la Bibliothèque du Roi ; Amoretti le confondit avec le sommaire que Fabre avait rédigé à la demande de la régente Marie-Louise de Savoie. Le troisième manuscrit en langue française, connu sous le nom de manuscrit de Nancy parce qu'il s'est trouvé longtemps en possession de M. Beaupré, de cette ville, a été examiné par Thomassy ; il ne s'agirait, d'après cet érudit, que d'une copie revue du MS. 5650 à Paris. Vendu, en 1851, à un libraire parisien, le manuscrit de Nancy passa à la collection Solar ; revendu en 1861, il entra l'année suivante à la bibliothèque de Sir Thomas Phillips ⁽¹⁾, à Cheltenham, Angleterre. Robertson ⁽²⁾ estime que ce manuscrit se rapproche plutôt du n° 24,224 de Paris et a été présenté par Pigafetta au duc de Lorraine ; ce serait le meilleur des trois manuscrits français ; les opinions sont plus divergentes encore quant à la date des diverses traductions ou recensions.

Thomassy ⁽³⁾ a émis le premier l'hypothèse que la relation originale avait été rédigée en français. Il se basait sur le fait que cette langue était celle de l'ordre de Rhodes et que le livre avait été dédié à son grand-maître. On a fait remarquer que Pigafetta ne fut reçu chevalier de l'ordre qu'en 1524 et que le style correct du récit français se rapproche de celui des meilleurs prosateurs du XVI^me siècle. Thomassy prétendit encore que l'influence française était prépondérante en Toscane à cette époque ;

(1) En possession aujourd'hui de M. T. Fitz Roy, Fenwick, d'après OSCAR KOELLIKER, *Die erste Umseglung der Erde durch Fernando de Magallanes und Juan Sebastian del Cano 1519-1522. Dargestellt nach den Quellen.* München und Leipzig, 1908, p. 276, note 82.

(2) *Magellans's Voyage*, vol. II, p. 260.

(3) *La relation du premier voyage autour du monde a-t-elle été composée en français par Antoine Pigaphète, compagnon de la navigation de Magellan?* BULL. DE LA SOC. DE GÉOGR. DE PARIS, 1843, t. XX, p. 165.

enfin, la maison de Pigafetta à Vicence portait une devise française (1). La plupart de ces arguments ont été réfutés par Morselin (2) et le comte Giovanni da Schio (3). Lord Stanley of Alderley, dans l'introduction de son travail sur Magellan (4), et P. Amat di S. Filippo (5) ont adopté une opinion transactionnelle : Pigafetta aurait écrit sa description en français et en italien à la fois; ces érudits rappellent que le manuscrit français, remis par Marco Polo au sire de Cepoi, était également plus correct que la version qu'il offrit à Rusticciano da Pisa.

A. da Mosto, ayant examiné avec le plus grand soin les différentes thèses, a collationné le manuscrit de Milan avec les écrits authentiques de la main de Pigafetta qui nous ont été conservés, c'est-à-dire avec les deux lettres adressées au Sénat de Venise (6). Il a constaté une ressemblance indéniable de style et de langage, bien que l'écriture ne soit pas la même et accuse des mains différentes. Comparant ensuite les manuscrits français et italien, il déclare que le texte de Milan n'est pas une des meilleures recen-

(1) Se sont exprimés également en faveur du texte original français : H. HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima, Additions*. Paris, 1872, p. 28. — IDEM, *The Discovery of North-America*. Paris, 1892, p. 438. — F. H. H. GUILLEMARD, *The life of Ferdinand Magellan and the first circumnavigation of the globe 1480-1521*. THE WORLD'S GREAT EXPLORERS AND EXPLORATIONS. London, 1890.

(2) *Elogio de Antonio Pigafetta*. Il y est dit, entre autres, que le pape Clément VII sollicita Pigafetta d'écrire une relation dans sa propre langue; Ramusio assure que le récit de Fabre avait été composé d'après la version incompréhensible que posséda Marie-Louise de Savoie.

(3) D'après Andréa da Mosto, les principaux motifs du comte da Schio pour prouver que l'italien fut la langue originale du *Premier voyage*, sont les suivants : le manuscrit italien est le seul des quatre qui soit écrit dans le dialecte de l'auteur; Fabre n'aurait pas dû traduire la relation si l'original existait en français; la devise française de la maison de Pigafetta est antérieure à la naissance du navigateur. A. da Mosto ajoute que l'influence allemande était en ce moment plus puissante en cette partie de l'Italie que celle de la France.

(4) *The first voyage round the world by Magellan, translated from the accounts of Pigafetta and other contemporary writers, accompanied by original documents with notes and an introduction*. London, printed for the Hakluyt Society, 1874.

(5) *Studi biografici e bibliografici sulla geografia in Italia*, vol. I. *Bibliografia dei viaggiatori italiani colla bibliografia delle loro opere*. SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA. Roma, 1882.

(6) *Raccolta Commiss. Colombiana*. Parte III, vol. I, p. 178.

sions et qu'il a dû en exister, en italien, de plus complètes, qui ont servi de prototype aux récits français. Ceux-ci présentent, en effet, certaines lacunes qui ne se rencontrent pas dans le manuscrit de l'Ambrosienne; par contre, les détails qu'ils renferment en plus ne constituent que des paraphrases sans importance, faites par un traducteur français qui connaissait très bien sa langue, mais s'est parfois trompé sur le sens des termes italiens (1). Robertson se rallie en général aux vues de A. da Mosto.

Résumons : le livre de Pigafetta a été originellement écrit en italien, en partie à Vicence, en partie à Rome, en accomplissement d'une promesse faite au duc de Mantoue; il a été composé d'après les notes et le journal dont l'auteur avait offert une copie à Charles V, et non à la régente Marie-Louise de Savoie; il est question de ce journal dans la lettre que l'ambassadeur de Mantoue en Espagne, Antonio Bagarotto, adressa de Valladolid à son maître, le 21 août 1522 (2). Ayant dédié son œuvre au grand-maître de l'ordre de Rhodes, au mois d'août 1524, Pigafetta réussit à la faire imprimer, cette année-là, grâce à l'intervention de son protecteur, le duc de Mantoue; il ne jouissait personnellement que de ressources modestes; le Sénat de Venise lui accorda le privilège de la publication, à titre exclusif, pour une période de vingt ans (3). Pigafetta ou son éditeur consentirent cependant à laisser paraître l'édition de Venise de l'année 1536, faite sur l'abrégé de Fabre.

(1) Voir des exemples dans DA MOSTO, *loc. cit.*

(2) *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, vol. I, p. 172 : « Quelle che al presente sono vegnuti, che hano girato il mondo a tondo a tondo, hano portato un libro molto bello, che de zorno in zorno li è scritto el viaggio e paese che hanno ricerchato. S'el sarà possibile haverlo, ne farò fare una copia e la manderò a vostra Signora illustrissima ».

L'arrivée du manuscrit en Italie est annoncée dans une lettre de Francesco Chiericato, de Nuremberg, le 26 décembre 1522, à la marquise de Mantoue : « El mio servitore vicentino che mandai de Spagna in India, è ritornato in Spagna... e ho portato uno itinerario dal iorno che parti de Spagna sino a quel del ritorno, che è cosa divina; et vostra Signoria illustr. fra pocho tempo sarà partcipe del tuto... » *Ibid.*, p. 175.

(3) MARINO SANUTO, *Diarii*, vol. XXXVI, p. 499 le 28 juillet 1524. La requête elle-même porte la date du mois d'août; voir la traduction du texte dans le BULL. DE LA SOC. DE GÉOGR. DE PARIS, 1869, t. XVII, p. 316, 5^e sér.

Si nous avons consacré quelques détails à l'histoire bibliographique de la *Relazione*, c'est parce qu'elle est la narration de beaucoup la plus étendue du voyage; très estimé de Magellan, comme il paraît par certaines missions qu'il eut à remplir au cours de l'expédition, Pigafetta était très sincèrement dévoué au capitaine général, dont il signale le nom avec quelque vantardise. Des historiens italiens (1) ont exagéré ses connaissances nautiques et astronomiques; son traité de navigation, *Regole sull'Arte del Navigare*, ne reproduit nullement, quoi qu'on en ait dit, les théories de Ruy Faleiro et d'Andres de San Martin; il est uniquement basé, nous y reviendrons dans le corps de cet ouvrage, sur le système suranné de Lulle. Les esquisses cartographiques qui servent d'illustration à sa description du voyage, ne plaident pas non plus en faveur de grandes aptitudes géographiques. Son intimité avec Magellan et avec les autres chefs de l'expédition n'est jamais allée jusqu'à l'initier au plan et aux mobiles de l'entreprise; au sujet de problèmes tant discutés avant Magellan: connaissance d'un détroit sud-américain et existence d'archipels dans le Grand golfe de la Chine, nous n'apprenons que des généralités qui traînaient dans les livres de plusieurs géographes contemporains. Mais Pigafetta observa bien et tâcha d'interpréter les phénomènes nouveaux qui se présentèrent à lui dans des régions qui n'avaient jamais été entrevues jusqu'alors; il étudia la vie des indigènes de l'Amérique méridionale et de l'Océanie, comparant leurs mœurs et coutumes, et composant des vocabulaires de leur langage quand l'occasion le permit; trop souvent toutefois il introduit dans sa narration des contes fantaisistes qui avaient cours alors dans le monde des marins et des voyageurs de l'Inde.

Le journal de bord de FRANCISCO ALBO (2) ou *Diario ó Derrotero del viaje de Magallanes desde el cabo de San Agustín en el Brasil hasta el regreso a España de la nao Victoria*, est conservé aux archives des Indes à

(1) MARZARI, *Historia de Vicenza*. Vicenza, lib. III, p. 147.

(2) Né à Axio, mais résidant à Rodos; « Francisco Calvo » l'appelle ANTONIO HERRERA. *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Oceano*. Madrid, 1601, decada III.

Séville ⁽¹⁾ et a été publié par Navarrete ⁽²⁾ et Medina ⁽³⁾. Albo, cité déjà en 1516 en qualité de pilote royal ⁽⁴⁾, se trouva inscrit au rôle des équipages comme contra-maestre, pilote de deuxième classe de nos jours, à bord de la *Trinidad* : on croit qu'il a dirigé au voyage de retour la *Victoria*, l'unique navire de l'escadre qui revint en Espagne. Son « log-book » avait été tenu régulièrement à jour depuis le départ du cap Saint-Augustin, au Brésil, c'est-à-dire dès le début du voyage proprement dit ; les déterminations de longitude et de latitude constituaient naturellement le but essentiel du pilote ; son livre est avant tout précieux en ce qu'il permet la reconstitution de l'itinéraire suivi par les navires. En dehors de ses observations se rapportant à la navigation, il renferme très peu d'informations sur les multiples péripéties du voyage. Quand il lui arrive de fournir quelques détails, ceux-ci méritent toute créance par leur exactitude ; somme toute, son journal forme le meilleur contrôle des exagérations de Pigafetta. Du fait qu'un pilote de second rang comme Albo tenait un « log-book » avec tant de soin, on peut conclure à la sollicitude apportée par les grands pilotes, tels que Andres de San Martin, Serrano, Carvalho, etc., à la rédaction de leurs journaux ; tous ceux-ci ont disparu, confisqués la plupart à Ternate par les Portugais, au retour du navire *Trinidad*, en 1522 ; Castanheda ⁽⁵⁾ rapporte en effet qu'un des premiers actes d'Antonio de Brito fut d'enlever les livres des pilotes et tous les écrits de l'astronome San Martin.

Le routier du pilote génois LEONE PANCALDO ou *Navegação e viagem que*

(1) *Papeles del Maluco desde 1519 à 1547*, est. 1, caj. 2, leg. 1/1, num. 5 ; inventaire d'Asensio, n° 30.

(2) *Colección*, vol. IV, pp. 209-247, et *Historia de Juan Sebastian del Cano*, publiée par N. de Soraluce y Zubizarrete. Vitoria, 1872, pp. 223-263.

(3) *Colección*, vol. I, pp. 213-256. — Traduction anglaise par LORD STANLEY OF ALDERLEY, p. 211, d'après la copie originale de Muñoz, publiée par Navarrete et conservée au Musée britannique, Addit. MSS. 17,621, *Simancas en un legajo suelto*.

(4) Muñoz, MSS. LXXXI, fol. 28, d'après H. HARRISSE, *Discovery of North-America*, p. 704.

(5) *Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portuguezes*. Coïmbra, 1551. liv. VI, cap. XLI.

fez Fernam de Magalhães de Sevilha pero Maluco no anno de 1519, nous est connu en trois manuscrits, se trouvant respectivement à la bibliothèque de San Francisco da Cidade ⁽¹⁾ à Lisbonne, à l'Académie d'histoire de Madrid et à la Bibliothèque Nationale de Paris, MS. portugais n° 40. Le texte de Lisbonne a été publié par l'Académie des sciences de Portugal ⁽²⁾. Hugues en a donné une traduction italienne ⁽³⁾. Il ne s'agit dans aucun de ces manuscrits du texte original, ainsi qu'il ressort clairement des derniers mots dans les exemplaires de Paris et notamment de celui de Lisbonne : « e isto foy tresladado, est-il dit ici, de hum quaderno de hum piloto genoes que vynha na dita nao, que espreveho toda a viagem, como aqui esta, e foy pera Portugal ho anno de 1542 com dom Amrique de Menezes ». Cette phrase finale renferme d'ailleurs deux erreurs, l'une se rapportant au nom d'Amrique et l'autre à l'année 1542 ; Hugues propose, avec raison, de lire Odoardo de Menezes et l'année 1525 ⁽⁴⁾.

De Carvalho avait conclu que les trois manuscrits étaient des copies de seconde main, faites sur l'original qui aurait été saisi par Duarte de Rezende à Ternate ⁽⁵⁾. Nous avons collationné le texte de Paris avec celui de l'édition de Hugues : le premier est incontestablement plus correct ; il contient de meilleures leçons et évite plusieurs erreurs du manuscrit de Lisbonne, comme nous aurons l'occasion de le signaler encore.

On a suggéré que l'auteur du routier, dont le nom ni la personnalité ne percent nulle part, ne pouvait être Génois, vu qu'aucun pilote de cette nationalité ne partit dans l'escadre ⁽⁶⁾ ; or, au cours du long voyage, nous

(1) A la bibliothèque du couvent de S. Bento da Saude, d'après HALE, dans J. WINSOR, *loc. cit.*

(2) ANTONIO NUNES DE CARVALHO, *Colecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas que vivem nos dominios portuguezes*. Lisbonne, vol. IV, p. 145.

(3) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte V, n° 2, p. 253, et dans les *Atti della Società ligure di Storia Patria*. Genova, 1881, t. XV, p. 81 : *Giornale di viaggio d'un pilote genovese addetto alla spedizione di F. Magellano*. — Traduction anglaise par LORD STANLEY OF ALDERLEY, *loc. cit.*, pp. 1-30.

(4) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte V, n° 2, p. 258.

(5) Déclaration de Leone Pancaldo du 2 août 1527, à Valladolid. NAVARRETE, *Colección*, vol. IV, p. 383.

(6) H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*. Paris, 1882, p. 188, note 2.

voyons que la perte de tous les chefs amena de simples marins à remplir des postes de capitaine et de pilote; l'exemple de Christobal Rabelo est typique; il était inscrit comme « criado » à bord de la *Trinidad* et il figure comme capitaine de la *Victoria* sur la liste des combattants qui moururent avec Magellan à Mactan. Antonio de Brito, gouverneur de Ternate, qualifia Pancaldo de pilote dans sa fameuse lettre au roi de Portugal; on possède, en outre, le témoignage irrécusable du Génois même, dans les lettres du 20 et du 25 octobre 1525 : « Leon Pancaldo, piloto de la nao que fue tomada en Maluco ». La comparaison du routier avec le seul document autographe de Juan Bautista, autre compagnon de Magellan, et qu'on intitule également pilote génois, ne semble pas désigner celui-ci comme l'auteur de la relation (1). D'ailleurs, Pancaldo revint seul en Europe; son compatriote avait succombé à Mozambique; enfin, une déposition du 2 août 1527 dit en toutes lettres : « los cuales libros hizo este declarante (Pancaldo) en italiano ». Hugues est néanmoins porté à voir en Juan Bautista l'auteur du *Roteiro*, alléguant que ce Génois fut considéré comme le marin le plus habile parmi les survivants de la catastrophe de Mactan; les documents le mentionnent comme « Maestre ». Ailleurs, Hugues (2) fournit des arguments pour prouver que le routier pourrait bien être une œuvre commune de Pancaldo et de Bautista, au même point que leurs lettres collectives du 20 et 25 octobre 1525.

Comme source bibliographique, le récit est de première importance et mérite d'être classé au même rang que la relation de Pigafetta et le journal de Francisco Albo. Sans donner beaucoup de détails, l'auteur, que nous identifions avec Pancaldo, raconte avec concision et clarté les principales

(1) E. GELCICH, *Zwei Briefe über die Magalhães'sche Weltumsegelung*. Sitzungsberichte D. AKAD. D. WISS. WIEN, 1888, t. CXVII. — Les noms des produits des Moluques, des personnes et des localités sont très divergents au point de vue de l'orthographe; le *Roteiro* parle entre autres de Matam, Carvalho, Tidor, Baracham, appellations qui deviennent, dans la lettre de Bautista : Marta, Carabalo, Tindore, Bandam.

(2) *Juan Bautista Genovese, notizie sommarie*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, parte V, n° 2, p. 259. — Peragallo, l'auteur de la monographie sur Leone Pancaldo dans le même recueil de documents, se prononce au contraire pour Pancaldo.

phases du voyage ; on ne trouve pas d'exagérations dans la description et rien qui rappelle le caractère légendaire de certaines pages de Pigafetta, par exemple à propos de la taille des Patagons. Il fournit un rapport complet sur l'audacieuse tentative de la *Trinidad*, qui voulut atteindre l'isthme de Panama en partant des Moluques ; le Génois avait été chargé de cette mémorable navigation ; de retour à Ternate après l'échec du voyage, il fut interrogé minutieusement par les Portugais sous les ordres d'Antonio de Brito ; en effet, ce capitaine, dans la lettre qu'il adressa à D. Manuel et sur laquelle nous reviendrons bientôt, ne fait que répéter fidèlement les indications que l'Italien a exprimées dans sa propre relation.

Les trois récits principaux de l'expédition de Magellan que nous venons de passer en revue, sont complétés dans une certaine mesure par les témoignages, beaucoup plus concis, d'autres participants au premier périple du monde.

Nous avons déjà mentionné les *lettres collectives de Pancaldo et de Bauttista*, les deux Génois qui furent retenus prisonniers à Mozambique ; la première épître est adressée à une grande autorité ecclésiastique, « Su Señoria », dont le nom n'est pas cité ; il ne peut y avoir beaucoup de doute cependant sur son identité, et nous inclinons fortement à y voir l'évêque Fonseca ⁽¹⁾. Les deux pilotes y insistent sur les souffrances de leur longue captivité et supplient le Gouvernement espagnol de les prendre sous sa protection. La seconde missive est adressée à l'empereur ; elle contient le même récit des persécutions que les Portugais ont fait subir aux deux Génois, persécutions auxquelles J. Bauttista devait succomber bientôt ⁽²⁾. Les deux pièces n'offrent que des divergences insignifiantes ; elles ont été retrouvées aux archives de la Torre do Tombo et sont signées : « Bautista de Poncoron y Leon Pancado, maestre y piloto de la nave que fue tomada en Maluco ».

(1) PERAGALLO, *loc. cit.*, objecte que le titre de « Su Señoria » ne s'appliquait pas à la dignité épiscopale. Or, Herrera le signale précisément comme se rapportant à Fonseca : « Juan Rodr. Fonseca qui, sin tener titulo, llamasan Señoria, fue el primer Presidente del Consejo de Indias ». Dec. III, lib. VI, cap. XIV.

(2) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte V, n° 2, pp. 284-287.

On a également émis deux hypothèses différentes concernant la rédaction de ces pièces; après examen de la lettre autographe de Paucaldo, du 3 octobre 1534, au roi D. João III, Peragallo opine pour Bauttista; nous n'osons pas prendre position, car la rédaction de ces diverses lettres s'est faite à des dates assez éloignées (1521 et 1534); d'autre part, l'état de santé de Bauttista (il est mort peu après) laissait à désirer au moment où les lettres furent écrites.

On connaît à présent un document qu'on dirait copié sur les deux missives précédentes: c'est l'épître que Gonzalo Gomez de Espinosa, capitaine de la *Trinidad*, adressa, de Cochin, le 20 octobre 1525, à l'empereur (1). Or, de Espinosa ne savait pas écrire; nous sommes donc amenés à conclure que l'auteur des lettres datées de Mozambique et de la supplique envoyée de Cochin, est la même personne; ce fut probablement un des escribanos de l'expédition; celui-ci aurait simplement fourni des copies ou des abrégés d'un rapport original, signés par les différents chefs et envoyés ensuite, à des moments propices, dans l'espoir qu'un texte au moins tomberait un jour entre les mains des autorités espagnoles.

Le recueil de voyages de Ramusio contient une courte narration anonyme, faite par un Portugais qui se dit compagnon d'Odoardo Barbosa: *Breve e tristretta narratione di un Portoghese compagno di Odoardo Barbosa, qual fu sopra la naue Vittoria del Anno 1519 e circondò il mondo* (2). Barbosa, de la famille de Magellan, par Beatriz Barbosa, est l'auteur bien connu de la *Description des Indes orientales et de la côte de Malabar* (1546); il prit le commandement de la flottille après le désastre de Mactan; l'auteur de la *Narratione* est vraisemblablement Vasco Gomez Gallego, le Portugais qui revint à bord de la *Victoria* et qui est porté sur la liste des équipages en qualité de « grumete » à bord de la *Trinidad*, le

(1) Archives des Indes à Séville, 145,7,7 (Indiferente general). Reproduit par V. L. ASENSIO. *La primera Vuelta al Mundo*, n° 174, p. 461. La seule divergence à noter avec les lettres collectives, consiste dans l'évaluation de la distance de Ternate à Malacca, que de Espinosa estima à 4,880 lieues, tandis que les Génois admirent le chiffre global de 2,000 lieues.

(2) Le manuscrit original se trouve au château de Simancas. BLAIR and J.-A. RICHARDSON, *The Philippine Islands 1495-1806*. Cleveland (Ohio), 1903, vol. I, p. 296.

vaisseau-amiral où s'était également trouvé Barbosa. Le récit contient quelques données correctes relatives aux distances parcourues par les navires; à part cela, c'est un résumé trop général pour avoir beaucoup de valeur.

Mentionnons la notice, encore plus concise, rédigée d'après les informations de deux marins de l'escadre de Magellan, qui avaient préféré rester à Bornéo plutôt que de s'embarquer pour l'Espagne à bord de la *Victoria*; cette notice, datée du 23 décembre 1523, est écrite de Cochin, où les deux déserteurs avaient été transportés, après avoir enduré pendant de longs mois toutes sortes de privations à Timor et à Malacca ⁽¹⁾.

Le texte original espagnol de la lettre du capitaine Sébastien del Cano qui ramena la *Victoria* en Espagne n'a pas été retrouvé; par contre, on en connaît aujourd'hui au moins trois traductions, une en latin, deux en italien. Elles sont datées du 5 septembre 1523, la veille même de l'arrivée du navire à Séville, et renferment un exposé succinct des résultats essentiels de l'expédition. Dès 1844, J.-A. Schmeller avait signalé une version latine, présentant parfois de meilleures leçons que le texte italien de Contarini, faite par le chapelain du duc Albert de Bavière, Wolfgang Sedelius ⁽²⁾. Une première traduction italienne est due au savant ambassadeur de Venise à la Cour espagnole, Gaspare Contarini; elle fut mise en appendice à une lettre ⁽³⁾ que l'on peut regarder comme la première dépêche portant au delà des frontières de la péninsule la nouvelle du retour de la *Victoria*. Une seconde version italienne a été signalée par M. Gelcich ⁽⁴⁾; plus complète que celle de Contarini, elle constitue sans doute une révision du texte original. Elle n'ajoute rien aux récits déjà connus, si ce n'est quelques traits

(1) LORD STANLEY OF ALDERLEY, *loc. cit.*, p. 30, d'après Ramusio.

(2) *Ueber einige der älteren handschriftlichen Seekarten*. ABHANDL. D. 1. KL. D. K. AKADEMIEN VON WISSENSCHAFTEN, MÜNCHEN, 1844, IV. Bd., t. Abth., p. 269. SITZUNGSBER., 2. Dez. 1843.

(3) Copia di lettera mandata per il soprascripto Imbasador a di soprascripto alla S^{ia} di Veniesia, havuta dal censeier della M^a Ces. di le specie trovate per il s. Capitano de Insula Monoch, Banda e Jaue, e circondato la Terra. — Datée du 24 sept. 1522, Valladolid. *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, n° 4, p. 103. — BALDELLI-BONI. *Il Millione di Marco Polo*, t. I, p. LXVI

(4) *Zwei Briefe über die Magalhães'sche Weltumsehung*, *loc. cit.*

qui font mieux connaître la personnalité de leur auteur. Quant au rapport détaillé que del Cano aurait rédigé à son retour, et auquel l'historien Oviedo fait allusion, il n'a pas été retrouvé jusqu'ici. Nous ignorons si la lettre de Sébastien del Cano, dont Harrisse avait promis dès 1884 une édition annotée ⁽¹⁾, diffère des textes précités.

Le *livre du contador Martin Mendez* ⁽²⁾, qui stipule notamment les contrats de paix et d'amitié avec les potentats indigènes de l'Insulinde, ne renferme pas un aperçu complet de l'expédition de Magellan, mais il constitue une source de renseignements intéressants sur les premiers rapports espagnols avec les habitants des Moluques et autres pays de l'Extrême-Orient. Ce livre avait été confisqué par les Portugais lors du passage de la *Victoria* à Santiago (iles du Cap-Vert).

On a longtemps prétendu que Magellan avait tenu un journal pendant toute la durée de la navigation ; la précieuse pièce se serait perdue dès l'année 1783 ⁽³⁾. Barros Arana ⁽⁴⁾ a reconnu dans les *Éphémérides* en question, attribuées au capitaine général, une simple traduction du *Livro* de Duarte ou Odoardo Barbosa, que nous connaissons en plusieurs exemplaires ; si on le trouve sous une forme écourtée dans la collection de Ramusio ⁽⁵⁾, en revanche, il a été publié intégralement par l'Académie des

(1) *Christophe Colomb, son origine, sa vie, etc.* Paris, 1884. Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie depuis le XIII^e siècle jusqu'à la fin du XVI^e siècle ; VI.

(2) *Libro de las pazes e amistades que se an hecho con los Reyes e Señores de las Yslas e Tierras donde hemos llegado, siendo los Capitanos Gonçalo Gomez Despinosa e Juan Sebastian del Cano e el maestre Juan Batista gobernadores del Armada quel Emperador nuestro Señor envia al descubrimiento del especieria e yo Martin Mendez, Contador della.* Año de 21. — P. PASTILLS, *Labor Evangelica de los obreros de la Compania de Jesus en las Islas Filipinas, por el padre Franc. Colin.* Nueva edicion. Barcelona, 1900. Primera parte, suplemento al tomo primero, lib. I, cap. XIX et XXIII.

(3) NICOLAO ANTONIO, *Biblioteca Hispana Nova.* Madrid, 1783, p. 379 : *Navigationis suae Diarium, sive Ephemerides : quod apud Ant. Morenum regum Hispalensis domus Indicae cosmographum fuisse in schedis MSS. Rudericii Cari Utrariensis, mihi olim amicissimi capitis, me legisse meminisce.*

(4) *Historia Jeneral de Chile.* Santiago de Chile, t. I, p. 142.

(5) *Navigationi et Viaggi,* parte I, p. 320 : *Libro di Odoardo Barbosa Portoghese.*

sciences de Lisbonne (1). Une seconde copie du livre ayant été retrouvée à Madrid, avec l'inscription « compuesto por Fernando Magallanes (2) », Varnhagen et d'autres n'ont pas eu de peine à éclaircir le mystère (3). Nous avons retrouvé aux archives des Indes à Séville un troisième fragment du livre de Barbosa, joint à un document des plus importants, écrit de la main de Magellan lui-même. Cette adjonction persistante du nom du capitaine général à celui de l'auteur qui avait décrit les côtes de Malabar, devait avoir une raison sérieuse. Magellan attachait le plus grand prix à l'appui de Barbosa, au courant mieux que personne des situations de l'Inde, et qui d'ailleurs signala le premier la découverte des Moluques par Serrão, l'ami du grand Portugais. D'autre part, Barbosa n'avait probablement pas été à Malacca. Rien ne s'oppose, semble-t-il, d'admettre que Magellan, de retour de cette ville avec l'expédition d'Albuquerque (4), ait fourni les renseignements conservés à Séville. Qu'il suffise de signaler ici l'importance du traité

(1) *Collecção de noticias para a historia e geografia das nações ultramarinas*. Lisboa, 1813, Act. II, n° VII, pp. 243-386 : Livro em que dà relação do que viu et ouviu no oriente. — Édition anglaise par LORD STANLEY OF ALDERLEY, dans les publications de la Hakluyt Society. Londres, 1866, p. vi. — Sur les différents manuscrits du livre de Barbosa, voir SOUSA VITERBO, *Trabalhos Nauticos dos Portuguezes nos seculos XVI e XVII*. Lisboa, 1898, parte I, p. 46, et *Cartas de Affonso de Albuquerque, seguidas de documentos que as elucidam*. ACAD. REAL DES SCIENCIAS DE LISBOA. CLASSE DE SC. MORAES, POLITICAS ET BELLAS LETTRAS. Sob a direcção de R. A. DE BULHÃO PATO. 1903, vol. III, p. 51.

(2) Titre complet de l'opuscule : *Descripcion de los reinos costas puertos é islas que hay en el mar de la India oriental desde el Cabo de Buena Esperanza hasta la China : de los usos frutos y efectos que producen aquellas vastas regiones, con otras noticias muy curiosas : compuesto por Fernando Magallanes piloto portuges que lo viò y anduvo todo*. Madrid, Bibl. S. Isidro. Titredans les *Raccolta* de Ramusio, 1554, t. I, p. 354 : Sommario di tutti li regni, città, & popoli orientali, con li traffichi, e mercantie, che iui si trouano, cominciando dal mar Rosso fino alli popoli della China. Tradotto dalla lingua Portoghese nella Italiana. — Il est à remarquer que FARIA Y SOUSA, dans l'essai bibliographique de son *Asia Portuguesa*, t. I, p. 4, ne mentionne pas Barbosa.

(3) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 88, note 3.

(4) Voir à ce sujet P. A. TIELE, *De Europeers in den Maleischen Archipel*. Bydragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië, 1887, t. I, pp. 322-329, où l'on trouve de très bonnes notices bibliographiques sur les principaux auteurs de l'époque de Magellan.

de Barbosa dans la bibliographie de l'époque. Les sources d'archives connues ne nous permettent malheureusement pas d'identifier ce Barbosa avec le beau-frère de Magellan, ni avec un homonyme, le facteur portugais de Cananor, qui disait si bien connaître la langue et les mœurs du pays ⁽¹⁾; toutefois, aucune preuve du contraire n'a encore été fournie et Ramusio affirme que l'auteur du *Libro* accompagna effectivement Magellan dans son voyage. Cette hypothèse et celle que les trois Barbosa ne faisaient qu'un avec le compagnon de l'amiral, ferait comprendre beaucoup mieux l'accord unanime qui valut à Barbosa la succession de Magellan, quand celui-ci mourut à Mactan.

Le capitaine général, pas plus que Vasco de Gama, ne paraît avoir rédigé de rapport sur le voyage même, ou de journal dans le genre du « log-book » de Francisco Albo. En revanche, semblable livre, dont la perte est particulièrement regrettable, a été tenu par le pilote le plus instruit de l'escadre, San Martin, qui remplaça Ruy Faleiro, la « conjunta persona » de Magellan. Ses papiers avaient été saisis avant tous les autres, à Ternate, au retour de la *Trinidad*, par le facteur de la place, Duarte de Rezende, qui les avait trouvés sur la personne de Gomez de Espinosa. Au moyen de ces notes, Rezende composa, en 1522, un *Traité de la navigation de Magellan et de ses compagnons aux Moluques*, dont il légua le manuscrit à João de Barros, qui avait accepté, à la demande du roi, d'écrire l'histoire des conquêtes portugaises en Asie. D'autres pièces qui avaient appartenu à San Martin furent apportées en Portugal par Gines de Mafra, un des quatre survivants de la *Trinidad*; du fait que ce marin fut porteur de dissertations nautiques et d'autres papiers se rapportant à la navigation, il fut pris pour un des principaux pilotes de l'Armada et on le retint plus longtemps en prison que ses compagnons. A-t-on expédié plus tard une partie de ces documents en Espagne? Quoi qu'il en soit, le chroniqueur officiel Herrera rapporte qu'il a consulté dans les archives de Philippe II le livre « spécial » que San Martin avait consacré à la description du voyage de

(1) SOUSA VITERBO, *loc. cit.*, pp. 43 et 46.

1519-1522, sous le titre : *Del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes* (1).

Barros remarque que cet ouvrage renfermait toutes les déterminations géographiques et les observations astronomiques faites par le cosmographe au cours du voyage, ainsi que les différents ordres adressés par Magellan à ses capitaines et pilotes ; l'historien portugais donne des extraits de ces divers documents, en ayant soin de prémunir le lecteur contre les erreurs éventuelles qui s'y peuvent être glissées, mais dont lui ni son maître, de Rezende, ne peuvent pas être rendus responsables ; ces erreurs, déclare-t-il, remontent à Ruy Faleiro, « qui avait fait des observations de longitude et de latitude avant sa maladie » (2).

Deuxième catégorie de sources.

Avant de passer aux documents fournis par les auteurs contemporains des événements, il convient de citer la longue lettre au roi d'ANTONIO DE BRITO, gouverneur de Ternate ; elle fut envoyée une première fois le 11 février 1523, puis, en seconde copie et avec de légères variantes, le 6 mai de la même année. La dernière a été publiée dans *Alguns Documentos do arquivo nacional da Torre do Tombo*, pages 464-478, tandis que la première a paru dans les *Raccolta Colombiana*, Parte V, N° 2 ; il en existe un résumé fait en espagnol par Muñoz et inséré par Navarrete dans sa *Colección*, vol. IV, doc. XXX.

Nous avons déjà signalé, à propos du routier de Pancaldo, que la lettre d'Antonio de Brito est au fond la relation, notablement abrégée, du pilote génois ; pour autant qu'on tienne compte de certaines erreurs caractéristiques du *Roteiro*, l'une et l'autre ont les mêmes coordonnées géographiques, les mêmes chiffres des morts et blessés. Quelques passages peu clairs chez

(1) NIC. ANTONIO, *Biblioteca Hispana Nova*, t. I, p. 79 : Andres de S. Martin, teste Ant. de Herrera et Antonio Leonio, in *Biblioteca Indica proxime laudata titulo XL scripsit : Del Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*.

(2) JOÃO DE BARROS, *Da Asia*, decada III, liber V, cap. X.

Pancaldo se trouvent plus nettement interprétés dans le document portugais; celui-ci donne en outre des informations plus détaillées concernant Francisco Serrão, l'instigateur de l'entreprise de Magellan et personnage qui avait inspiré des craintes continuelles et motivées aux autorités portugaises de l'Inde.

La relation de MAXIMILIEN TRANSYLVAIN, de *Moluccis Insulis* occupe le premier rang parmi les documents du second groupe. Achevée le 24 octobre, un mois et demi après le retour du navire *Victoria*, en guise d'exercice épistolaire latin, elle fut adressée par l'auteur à Matthieu Lang (1), cardinal archevêque de Salsbourg depuis 1519. A l'édition de Cologne, de janvier 1523, succédèrent deux éditions parues à Rome, l'une au mois de novembre de l'année susdite, l'autre en février 1524, sous le titre *De Hispaniorum in Orientem nauigatione* (2). Grynée l'inséra dans son *Novus Orbis* de 1537, page 585, et de 1555, page 524; Ramusio en publia une traduction italienne dans le premier volume de ses *Navigazioni* (3).

L'épître de Transylvain est précieuse en ce qu'elle reflète en partie les idées de Pierre Martyr, son maître, très au courant des affaires transocéaniques, et celles d'un des principaux promoteurs de l'expédition, Christobal de Haro, dont il avait épousé la nièce, Françoise, fille de Diego de Haro (4).

(1) « La cual dirigió al cardinal Salpurgense obispo de Cartagena », dit Navarrete, qui a consulté le manuscrit de l'Académie d'histoire de Madrid, daté du 5 octobre. H. HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima*, p. 230.

(2) JOHN RUSSELL BARTLETT, *Bibliographical notices of rare and curious books relating to America*, in the library of John Carter Brown. Providence, 1875, p. 82. — H. HARRISSE, *loc. cit.*

(3) NAVARRETE, *Colección*, vol. IV, et MEDINA, *Colección*, vol. II, en donnent des versions espagnoles. — LORD STANLEY OF ALDERLEY a publié une traduction anglaise dans son *Magellan*, p. 178. — C. H. COOTE a fourni une reproduction d'un des manuscrits, avec texte anglais, dans *Johann Schöner. A reproduction of the Globe of 1525... with new translations and notes of the Globe by H. Stevens of Vermont, U. S. A* London, 1888. — Texte abrégé dans FR. v. WIESER, *Magelhaens Strasse und Austral-Kontinent auf den Globen Schöners*. Innsbruck, 1881, p. 111.

(4) Archives communales d'Anvers, *Collectanea 1499-1540*, fol. 65. Dans ces actes, Transylvain est nommé « Secretarius ordinarius der keizerl. Majesteit ».

Transylvain assista, avec Martyr, à la réception de la délégation que les survivants de la *Victoria* envoyèrent à la Cour du roi, à Valladolid. Après avoir interrogé longtemps les témoins principaux du premier périple du monde, il rédigea sa relation et l'envoya au cardinal Lang, à Nuremberg, où Jean Schöner en prit connaissance au des premiers. Nous ne sommes pas bien renseigné sur l'activité géographique de Transylvain; quoique probablement natif de Bruxelles (1), il n'aurait passé que ses dernières années dans nos provinces; le moine flamand Franciscus Monachus (2) lui attribue la construction d'un globe terrestre qui surpassait toutes les œuvres contemporaines, et sur lequel se trouvaient portés avec précision les résultats de l'expédition de Magellan. En 1526 déjà, Joh. Alex. Brassicanus pleure dans une de ses poésies la mort prématurée de Transylvain, son Mécène (3).

L'opuscule de *Moluccis Insulis* est incontestablement une des sources le plus justement appréciées. Il débute par un aperçu très intéressant sur l'état des connaissances géographiques de son temps, basées probablement sur les données de Christobal de Haro pour ce qui concerne l'Extrême-Orient. Quelques inexactitudes cependant déparent le récit : le capitaine Jean Sébastien del Cano y est appelé, par exemple, Miguel del Cano; le roi aurait décrété l'exécution du projet de voyage à Saragosse; Magellan, accompagné de de Haro, serait rentré en Espagne en 1518.

La relation que PIERRE MARTYR D'ANGHIERA composa sur l'expédition de Magellan et qui avait été longtemps considérée comme perdue, n'est autre que

(1) Et non pas Hongrois de naissance, d'après ALEX. APPONYI, *Hungarica. Ungarn betreffende im Auslande gedruckte Bücher und Flugschriften*. München, 1903, t. I, pp. 100-106. Cet auteur cite en effet le titre d'une des poésies de Transylvain : *M. Transilvani Bruxeleusis ad puellas Constantienses in imperiali conventu ne amore principum capiantur Elegia Blasio H. dicata*.

(2) *De orbis Situ ac Descriptione, Francisci, monachi ordinis Franciscani, epistola sane quam luculenta*. Anvers, 1526. En appendice à LUCIEN GALLOIS, *De Orontio Fiuwo gallico geographo*. Paris, 1890.

(3) OTFR. SCHWARZER, *Die Kunde der Entdeckung Amerika's im Deutsch-slavischem Osten*. Festschrift des geographischen Seminars. Breslau, 1901, p. 156.

le *De Orbe Ambito* que cet historien inséra dans son *De Orbe Novo*, 5^{me} décade, chapitre VII (1). On avait cru jusqu'ici, sur le témoignage de Ramusio (2), que Martyr avait envoyé son manuscrit à Rome pour l'y faire imprimer ; il l'avait dédié, en effet, au pape Adrien VI (3), son protecteur, et président du Conseil des Indes au moment où Magellan entreprit son voyage ; on estimait de plus que le travail s'était égaré au milieu des troubles et du sac de la Ville Éternelle. Richard Eden, qui traduisit littéralement Ramusio dans ses *Decades of the Newe Worlde*, 1558, page 214, Amoretti, HARRISSE, Guillemard ont répété cette assertion. M. Pennesi, dans sa belle monographie sur Pierre Martyr (4), a prouvé à l'évidence qu'en dehors de son *De Orbe Ambito*, le chroniqueur n'a pas laissé d'autre mémoire spécial relatif à la première circumnavigation du globe. Il convient de donner à cette source la place qui lui revient dans l'historiographie de l'époque, place prépondérante et qu'occupent depuis longtemps les *Decades* du savant Italien (5). Pierre Martyr n'était pas favorable à Magellan et son récit, en dehors d'un certain nombre d'erreurs manifestes, semble parfois inspiré par les ennemis du capitaine, tel l'ambassadeur portugais Alvarès (6). Le chro-

(1) *De Orbe Novo Petri Martyris ab Angleria Mediolanensis Protonotarii Cesaris Senatoris Decades*. Cum privilegio Imperiali compluti apud Michaelē de Eguia. Anno MDXXX. Alcalá de Henares. — Il existe, notamment au British Museum, plusieurs exemplaires du *De Orbe Novo*, publiés indépendamment du *De Orbe Ambito*. — Ajoutons que la huitième Décade contient encore un long passage important relatif à Magellan.

(2) *Navigazioni et Viaggi*, vol. I, p. 346.

(3) *P. Martyr d'Anghiera, Opus Epistolarum*. Amsterdam, 1670, ep. DCCLXX. — D'après cette lettre, datée du 15 septembre 1518, il songea à offrir les trois premières Décades à Adrien VI ; à la mort inopinée de ce pape, Martyr présenta la cinquième Décade, contenant le *De Orbe Ambito*, au successeur d'Adrien, le pape Clément VI.

(4) GIUS. PENNESI, *Pietro Martire d'Anghiera e le sue relazioni sulle scoperte oceaniche*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, parte V, n° 2, pp. 7-109.

(5) PAUL GAFFAREL, *De Orbe Novo de Anghiera. Les Huit Décades traduites du latin avec notes et commentaires*. Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie depuis le XIII^e jusqu'à la fin du XVI^e siècle. Paris, 1907, t. XXI. — Traduction des Décades en espagnol, par JOAQUIM TORRES ASENSIO. Madrid, 1892.

(6) MANUEL WALLS Y MERINO, *Primer viaje alrededor del mundo por el caballero Antonio Pigafetta*. Traducido directamente de la edicion italiana del Dr Carlos Amoretti y anotado. Madrid, BOL. SOC. GEOGR., 38-41 (1896-1899), p. xvii.

niqueur reproche à Magellan son manque de cœur et l'accuse d'avoir tué beaucoup d'Espagnols sous prétexte de rendre la justice.

Secrétaire du Conseil des Indes depuis 1518 (1), Martyr doit avoir été initié aux débats où fut décidé l'envoi d'une flottille sous les ordres de Magellan; en l'année 1529, il fut appelé aux fonctions de chroniqueur royal (2). Mais il eut bien soin de ne rien divulguer des délibérations du haut Conseil, dans son histoire officielle des découvertes du Nouveau Monde; le même silence est observé dans ses *Lettres*, qui font parfois écho avec les moindres potins de la Cour. A deux reprises, il est question de Magellan dans sa volumineuse correspondance (3) : une première fois avant le départ de la petite Armada (lettre du 15 septembre 1518, N° DCCLXX), une seconde fois deux mois après le retour de la *Victoria*; c'est dans la dernière qu'il annonce la rédaction d'un rapport circonstancié sur l'expédition.

Il est très regrettable que BARTOLOMÉ DE LAS CASAS ait arrêté son *Histoire des Indes* (4) aux événements de l'année 1521; en deux occasions seulement, il fut amené à parler du voyage projeté, notamment à propos d'une conversation qu'il avait eue avec Magellan, sur la possibilité de trouver un passage sud-ouest entre l'Atlantique et les mers de la Chine et des Moluques.

(1) B. LAS CASAS, *Historia de las Indias*. Mexico, 1877, lib. III, p. 103. — BERNAYS, *Petrus Martyr Anglerius und sein Opus epistolarum*. Strassburg, 1896, p. 23. — Martyr n'aurait été secrétaire du Conseil qu'en 1524, d'après J.-B. THACHER, *Christ. Columbus, his life, his works, his remains... together with an Essay on Peter Martyr of Angleria and Bartolomé de las Casas*. New-York, 1903-1904, t. I, p. 29. — H. HARRISSE rapporte dans son *J. et Séb. Cabot*, Paris, 1882, p. 152, que Martyr fut, en 1520, « consejo de la Junta », et, en 1524, « consejo del consejo de Indias », d'après les *Tablas cronologicas d'Antonio de L. Pinelo*. Madrid, 1892, p. 228.

(2) J.-B. THACHER, *loc. cit.*

(3) PAUL GAFFAREL et LOUVOT, *Lettres inédites de P. Martyr Anghiera, relatives aux découvertes maritimes des Espagnols et des Portugais*. REVUE DE GÉOGRAPHIE. Paris, 1884-1885. — E. GELCICH, *Aus den Briefen Peter Martyr Anghieras. Notizen zur Geschichte der grossen Länderentdeckungen*. ZEITSCHR. D. GES. F. ERDKUNDE. Berlin, 1891, t. XXVI, pp. 159-166.

(4) Commencée en 1527, l'*Historia de las Indias* ne fut achevée qu'après l'année 1547; l'auteur y apporta des retouches en 1552 et jusqu'en 1561. Madrid, édition de 1875-1876, par le marquis DE LA FUENSANTA DEL VALLE et D. JOSÉ SANCHO RAYON.

Citons également les témoignages de l'ambassadeur vénitien GASPARE CONTARINI et du chroniqueur de Charles V, PEDRO MEXIA. La dépêche de Contarini est datée de Valladolid, le 24 septembre 1522; elle était accompagnée de la version italienne de la lettre de J. Seb. del Cano que nous avons mentionnée plus haut. Le célèbre humaniste, qui était aussi un diplomate très perspicace, entrevit incontinent les graves conséquences que pourrait entraîner la réussite du voyage de la *Victoria* pour la paix dans la péninsule; les intérêts, dit-il, qui s'attachent à la possession des Moluques sont si considérables, qu'une guerre entre l'Espagne et le Portugal est à peu près certaine (1).

Mexia assista au départ des navires de Magellan ainsi qu'au retour de Sébastien del Cano à Séville; il mentionne d'ailleurs ces faits, sans commentaires, dans un *Dialogue sur le Soleil*, contenu dans sa *Silva de Varia lecion agora nuevamente emmendada* (2).

Parmi les historiens légèrement postérieurs, le Portugais JOÃO DE BARROS mérite d'être placé au premier rang. De ses précieuses *Decadas da Asia*, trois furent publiées de son vivant : la première, en 1552, est relative aux événements survenus en Asie pendant les années 1495-1504; la deuxième, datée de 1553, embrasse la période qui comprend les années 1505 à 1514; la troisième enfin, qui parut en 1563, s'occupe des années 1515 à 1524 (3). Après avoir été trésorier de la « Casa da India » de 1525 à 1528 (4), et avoir rempli les fonctions de gouverneur d'établissements portugais sur la côte de la Guinée, il fut appelé au poste de chroniqueur officiel de la Cour.

(1) FRANZ V. WIESER. *Ein Bericht des Gasparo Contarini über die Heimkehr der Victoria von der Magalhães'schen Expedition*. MITTEIL. D. INST. F. OESTERR. GESCHICHTS-FORSCHUNG. Wien, 1884, t. V, p. 447.

(2) Séville, 1540. Dans l'édition de 1547, le *Coloquio del Sol* se trouve au verso de la page cii.

(3) Édition complète en 1628, Lisbonne, Jorge Rodriguez; une des meilleures, en neuf volumes, parut en 1778, à Lisbonne. — Traduite partiellement en anglais, par FORTESCUE, en 1571; en français, par CLAUDE GRUGET, en 1580.

(4) DAMIÃO DE GOES. *Chronica do Rey Dom Manoel*. Lisboa, 1749, parte IV, cap. 37.

En cette qualité, il disposait librement des riches archives royales indiennes.

Nous savons comment de Barros entra en possession des papiers de Magellan et de Francisco Serrão, et du livre de Duarte de Rezende, *Tratado da Navegação de Magalhães*, composé principalement d'après les observations de San Martin (1). On trouve, par exemple, dans les *Decadas da Asia*, le texte d'un ordre de service, daté du détroit sud-américain le 24 novembre 1520, et par lequel le capitaine général demandait aux pilotes et capitaines des navires, leur avis sur la continuation éventuelle du voyage; ce document, accompagné de la réponse motivée de San Martin, compte parmi les rares pièces qui nous soient restées du commandant et du premier astronome de l'escadre. Pour les événements postérieurs à la mort de San Martin, la traduction de João de Barros devient moins correcte. De plus, on ne doit l'utiliser qu'avec réserve pour toute la période si embrouillée de la première occupation des Moluques; comme historien officiel, il ne pouvait pas perdre de vue les intérêts portugais. Après celui de Castanheda toutefois, le récit que fait João de Barros de la découverte des Moluques par Francisco Serrão est le plus complet que nous possédions.

La personne de Magellan n'était pas du tout sympathique à de Barros; plus d'une fois il met en doute ses capacités nautiques. Ne parvenant pas à découvrir, à cause de l'immensité du Pacifique, les vastes terres équatoriales dont il avait escompté l'existence, le commandant en chef aurait mis son infortune sur le compte de l'astrologie. Le prosélytisme de l'amiral n'est guère goûté non plus par le chroniqueur, qui attribue la conversion en masse des habitants de Sebu à ses artifices et à de grossières spéculations; de Barros fait même peu de cas du savoir de San Martin et de Ruy Faleiro (2).

La relation de João de Barros a été reprise plus ou moins fidèlement par la plupart des auteurs portugais et étrangers : J. PETRUS MAFFEUS, dans ses

(1) JOÃO DE BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. IX.

(2) IDEM, *Ibid.*, cap. X.

Historiarum indicarum ⁽¹⁾, et son imitateur MARIANA; MANOEL DE FARIA Y SOUSA, dans son *Asia Portuguesa* ⁽²⁾ surtout; le Père ANTONIO DE SAN ROMAN, dans son *Historia general de la India Oriental*, parue en 1663. Le dernier assure qu'il a consulté un « itinéraire » ou relation composée par un pilote de la flottille de Magellan, qu'il avait acquise du licencié Cespedes, cosmographe du roi ⁽³⁾; d'après le terme « itinéraire », on est tenté de songer plutôt au « log-book » d'Alvo qu'au routier du pilote génois.

João de Barros déclare avoir emprunté considérablement, pour la période qui nous concerne, au livre d'ANTONIO GALVÃO ⁽⁴⁾, dit l'« apôtre » des Moluques. Le *Traité* de cet auteur est regardé couramment comme une des sources principales pour l'histoire des premiers établissements portugais en Insulinde. Cette réputation nous a paru surfaite, du moins pour la partie qui nous intéresse; trop souvent, à sa narration se trouvent mêlées des légendes qu'il reproduit sans esprit critique; telles sont ses données sur les habitants des Moluques qu'il a dû cependant bien connaître. Par contre, le récit de l'expédition de la *Trinidad* renferme plus d'un détail inédit.

DAMIÃO DE GOES, dans la quatrième partie de sa *Chronique du roi D. Emmanuel* ⁽⁵⁾, donne un aperçu très apprécié de la première circumnavigation du globe. Ayant résidé dans nos provinces, de 1523 à 1529, comme attaché à la factorerie portugaise de Flandre, il fut appelé au poste d'archiviste en chef ou « Guarda mor »; il est sans contredit le plus instruit et le plus indépendant des historiens portugais ⁽⁶⁾. Contemporain

(1) Édition de 1649, Cologne, lib. VIII, p. 145.

(2) Lisbonne, 1666-1675. — Édition anglaise, *History of the Discovery and Conquest of India by the Portuguese. Translated by Capt. J. STEVENS.* London, 1695.

(3) *Historia, etc.*, lib. II, cap. XXV, p. 345. D'après NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. LXXXVI.

(4) *Tractado dos Descubrimentos Antigos e Modernos feitos até a Era de 1550.* Lisboa, 1731. — *The Discoveries of the World.* Hakluyt Society, London, 1862. Il constitue en outre le deuxième volume de l'*Oxford Collection of Voyages*. — La première édition du livre de Galvão parut à Lisbonne, sous un titre qui diffère sensiblement de celui que nous venons de mentionner : *Tratado que compôs o nobre e notavel capitão Antonio Galvão, dos diversos e desuayrados caminhos, etc.*

(5) *Chronica do felicissimo Rey Dom Emanuel*, dividida en quatro partes. Lisbonne, 1566.

(6) J. DE VASCONCELLOS, *Damião de Goes.* Porto, 1897, p. 27.

presque des grands événements dont sa patrie offrit le spectacle, il avait, ainsi que João de Barros, chargé avant lui d'écrire l'histoire du règne de D. Emmanuel ⁽¹⁾, libre accès au dépôt d'archives relatives aux expéditions maritimes et coloniales. Ce sont donc les mêmes sources qui ont servi à ces deux écrivains, comme Hümmerich l'a judicieusement observé dans sa description des voyages de Vasco de Gama ⁽²⁾. De Goes a su se mettre au-dessus des vues étroites de ses compatriotes et a rendu hommage à Magellan, avec une franchise restée unique dans son pays. OSORIO, dans son *De Rebus Emmanuelis gestis* ⁽³⁾, emprunte directement son récit à Damião de Goes.

La *Historia do Descobrimento e conquista da India pelos Portuguezes* de FERNAM LOPES DE CASTANHEDA ⁽⁴⁾, qui a demandé à son auteur vingt ans de recherches minutieuses, forme une compilation de la plus haute valeur pour l'histoire de l'époque magellanique. Castanheda aussi a pu recourir à des papiers provenant de l'astronome Andres de San Martin. Quant au récit de la découverte des Moluques, il a puisé à des sources restées ignorées des chroniqueurs contemporains, car sa version dépasse toutes les autres par la précision et l'abondance des détails. Personnellement, il n'éprouve guère de sympathie pour Magellan ; il qualifie sa conduite de trahison ; il refuse toute compétence scientifique à Ruy Faleiro, attribuant ses remarquables connaissances astronomiques à un « génie familial », thèse qui a été reprise depuis par un grand nombre d'écrivains portugais.

La relation de GABRIEL REBELLO, Informação das causas de Malucos, dades

(1) Damião de Goes, loc. cit., parte IV, cap. 37.

(2) FR. HÜMMERICH. *Vasco de Gama und die Entdeckung des Seeweges nach Ostindien*. München, 1898, p. 142.

(3) Édition de 1576, Cologne. Osorio. *Histoire des Portugais dans les Indes orientales*, traduite par D. GOULARD. Paris, 1581. Traduction néerlandaise, parue à Rotterdam en 1661-1663.

(4) Parue à Coïmbre, en 1551. — Traduction française par NICOLAS DE GROUCHY. *Le premier livre de l'histoire de l'Inde*. Paris, 1553. — En anglais, ROBERT KERR, *General History and Collection of voyages and travels*. London. 1811-1817, vol. II, p. 292.

ao senhor Dom Constantino ⁽¹⁾, a pour base quelques-unes des sources consultées par Castanheda.

Les *Lendas da India* de GASPARD CORREA, publiées en quatre volumes, de 1858 à 1864, par l'Académie des Sciences de Lisbonne ⁽²⁾, contiennent le récit des conquêtes et des découvertes portugaises, faites en Asie de 1497 à 1550. On ignore la date de la rédaction de l'ouvrage; on sait seulement que Correa en avait commencé une copie lorsque la mort le surprit en 1564. En sa qualité de secrétaire d'Alphonse d'Albuquerque durant les années 1510 à 1515 ⁽³⁾, il aurait pu nous éclairer mieux que tout autre sur le séjour dans l'Inde de Magellan, avec lequel il était lié personnellement. Or, les chapitres qu'il consacre à la grande expédition ne sont pas plus corrects que les autres parties de son livre, et ils demandent d'être confirmés sans cesse par des témoignages plus sûrs : l'éditeur des lettres d'Albuquerque ⁽⁴⁾ qualifie avec raison Correa, de chroniqueur de talent, pourvu surtout d'une riche imagination, mais d'esprit inculte.

Successeur d'Oviedo comme chroniqueur de la Cour, en 1596, ANTONIO DE HERRERA est le premier historien espagnol qui put faire toutes les investigations nécessaires dans les archives royales, pour la rédaction de son *Historia General de los Hechos de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme del Mar Oceano* ⁽⁵⁾. Grâce à cette circonstance, sa narration de l'entreprise de Magellan notamment est puisée, d'après Alexandre de Humboldt ⁽⁶⁾, à d'autres sources qu'au *Primo Viaggio* de Pigafetta. D'autre part, il put

(1) Publiée dans la *Collecção de noticias para a hist. e geogr. das nações ultramarinas*. Lisboa, 1839, t. V, n° 2.

(2) *Collecção de monumentos ineditos para a historia das conquistas dos Portuguezes em Africa, Asia e America*. Première série : *Historia da Asia*. Lisboa, 1858-1864.

(3) Correa ne serait allé dans l'Inde qu'en 1513 et y aurait vécu jusqu'en 1566 au moins. R. S. WHITENEY, *The Discovery of Australia*. THE GEOGRAPHICAL JOURNAL. LONDON, 1898, vol. XI, n° 1, p. 81.

(4) *Cartas de Affonso de Albuquerque*, 1898, vol. II, p. xv.

(5) Édition princeps en l'année 1601, Madrid. La meilleure est celle qui a été publiée par Gonz. Barcias en 1730. Il en existe des traductions dans la plupart des langues européennes.

(6) *Examen critique des histoires du Nouveau Continent*. Paris, 1839, t. I, p. 302, note.

emprunter au journal et à divers papiers d'Andres de San Martin, que Philippe II avait sans doute réussi à faire transférer à Simancas, non seulement plusieurs observations astronomiques qu'il reproduisit, de façon parfois défectueuse, mais aussi les règles pour fixer la longitude en pleine mer par la déclinaison de la lune et les occultations des étoiles; elles permettent de se faire une idée des théories de Faleiro sur l'astronomie pratique.

H. Bancroft ⁽¹⁾ a porté un jugement sévère sur l'œuvre de Herrera. Depuis que plusieurs pièces consultées par le chroniqueur ont vu le jour, on a relevé chez lui un grand nombre d'inexactitudes; ce reproche ne s'applique cependant pas dans la même mesure, sauf toutefois pour les considérations astronomiques, aux chapitres où il est question de Magellan. Herrera passe rapidement sur les graves différends qui divisèrent les chefs de l'escadre au début du voyage, et il cherche à motiver la conduite de Magellan au port de Saint-Julien; il donne *in extenso* la réponse réfléchie du commandant à la supplique des équipages, qui avaient insisté pour la non-continuation de la navigation vers le sud.

La *Historia del Estrecho de Magallanes*, de GONÇALO FERNANDEZ DE OVIEDO, quoique citée par L. Pinelo ⁽²⁾ et Nic. Antonio ⁽³⁾, avait également été considérée comme perdue. D'après les deux bibliographes espagnols, Oviedo avait publié son récit de l'expédition au livre XX de l'*Historia general y natural de las Indias*; la première édition, en un volume in-folio, aurait paru en 1552, mais on n'en connaît pas d'exemplaire. Peut-être Pinelo et Antonio ont-ils mal copié la date et faut-il lire 1556 ⁽⁴⁾; de cette année, nous possédons le *Libro XX, de la segunda parte de la General Historia de las Indias, escripta por el capitán Gonçalo Fernandez de Oviedo y Valdez. Que trata del estrecho de Magallanes*. En Valladolid. Por Franc.

(1) *History of Central America*. New-York, 1882, t. I, p. 317.

(2) *Epitome de la Biblioteca oriental y occidental*. Madrid, 1629, p. 92.

(3) *Biblioteca Hispana Nova*, t. I, p. 555.

(4) J. T. DE MEDINA, *Colección*, t. I, p. xxvii.

Fern. de Cordova. Anno de MDLVI. L'auteur étant mort pendant l'impression de la seconde partie, la publication a été interrompue; l'Académie royale de Madrid a publié, de 1851 à 1855, l'œuvre complète d'Oviedo (1); le tome I^{er} de la seconde partie débute par le récit de l'expédition de Magellan.

Écrivain judicieux et impartial, l'auteur avait commencé la rédaction de son *Histoire* vers l'année 1526, par ordre de Charles-Quint et en qualité de chroniqueur royal. Son récit de l'expédition de Magellan est basé, déclare-t-il, sur le rapport que J. Sébastien del Cano lui confia à son retour, et qui a peut-être également servi pour la rédaction de la lettre de Maximilien Transylvain (2). En outre, des passages entiers du journal de Pigafetta ont été repris littéralement. Oviedo ne paraît pas avoir consulté d'autres sources. Il semble difficile de se rallier à l'opinion exprimée par Justin Winsor (3), d'après laquelle Oviedo aurait eu accès aux papiers authentiques de Magellan.

Nous ne parlerons pas longuement de deux historiens espagnols, appartenant à l'époque des grandes découvertes; leur importance, surtout pour notre sujet, est loin d'égaliser celle des auteurs précédents. B. L. DE ARGENSOLA, curé de Villa-Hermosa et chapelain de l'impératrice, ne s'occupe qu'incidemment de Magellan, dans sa *Conquista de las islas Malucas al rey Felipe II*. Madrid, 1609 (4). Il mit à contribution João de Barros, mais parfois directement de Rezende (5); on lui doit l'opinion que Magellan

(1) La première partie a été traduite dans le recueil de RAMUSIO, p. III. — Il existe une version française des dix premiers livres, faite par JEAN POLEUR, sous le titre : *L'Histoire naturelle et générale des Indes, Isles et Terre Firme de la Grand mer oceane*. Paris, 1556.

(2) « Yo he seguido la relación que Johann Sebastian del Cano me dió, que es aquel capitán que volvió a España con la nao Victoria, é quasi la misma relación que yo sigo escribió el bien enseñado secretario de César, llamado Maximiliano Transilvano, al cardenal Salçeburgense. »

(3) *Narrat. and critic. History of America*, vol. II, p. 616.

(4) Version française : *Histoire des Moluques*. Amsterdam, 1707. — Texte anglais dans *Stevens's Collection of Voyages*, 1708. — Edition allemande : *Beschreibung der Molukischen Inseln, etc.* Frankfurt-Leipzig, 1710.

(5) BARBOSA, *Biblioteca lusitana*. Lisboa, t. II, p. 279; t. IV, p. 149.

aurait pris part, sous d'Abreu et Francisco Serrão, à la première exploration des Moluques par les Portugais, en 1511-1512; les renseignements relatifs aux principaux participants à l'expédition, entre autres à Juan de Cartagena, sont complètement dépourvus de fond.

FRANCISCO LOPEZ DE GOMARA est une autorité de moindre valeur encore qu'Argensola pour les événements qui nous intéressent. La plus grande partie de son *Historia general de las Indias, con todos los descubrimientos y cosas notables que han acaesido en ellas desde que se ganaron hasta agora* ⁽¹⁾, n'est pas travaillée d'après les sources; pour Magellan, il s'est contenté de reprendre dans ses grands traits l'épître de Max. Transylvain; lorsqu'il s'écarte de ce guide, il tombe dans des erreurs extraordinaires ⁽²⁾.

En dehors des travaux que nous avons signalés, on trouvera évidemment à glaner dans la riche littérature historique et géographique de l'époque, aussi bien en Espagne qu'au Portugal. Nous croyons cependant avoir énuméré la série des œuvres indispensables et offrant un réel intérêt pour l'étude que nous nous proposons de faire de l'expédition magellanique.

Il a semblé superflu de reproduire la longue liste des ouvrages, même modernes, qui donnent un aperçu du premier périple du globe. Nous faisons exception toutefois pour des travaux récents, dont les auteurs se sont proposé de fournir une monographie sur Magellan et son époque; cette liste n'embrasse d'ailleurs que la dernière moitié du XIX^me siècle :

OSCAR KOELLIKER, *Die erste Umsegelung der Erde durch Fernando de Magallanes und Juan Sebastian del Cano 1519-1522*. München und Leipzig, 1908.

VICENTE LLORENS ASENSIO, *La primera Vuelta al Mundo. Relacion documentada del viaje de Hernando de Magallanes y Juan Sebastian del Cano 1519-1522*. Sevilla, 1903.

(1) Madrid, 1552; seconde édition, Anvers, 1554, Juan Bellerio; une troisième édition est datée de Madrid, 1600. — Une traduction française, assez défectueuse, est due à FUMÉE.

(2) D'après lui, Magellan fut accompagné de son épouse au cours du voyage; Duarte Barbosa aurait été le gendre du commandant; le départ des navires de Tidore eut lieu le 13 avril, au lieu du 21 décembre, etc.

- E. H. BLAIR and J. AL. ROBERTSON. *The Philippine Islands 1493-1806*. Cleveland (Ohio), 1903, vol. II, 1521-1569.
- PABLO PASTILLS. *Magallanes*. In : *Labor Evangelica de los obreros de la Compania de Jesus en las Islas Filipinas, por el padre Franc. Colin de la misma Compania*. Nueva edicion por el padre... Barcelona, 1900. Primera parte. Suplemento al tomo primero.
- F. H. H. GUILLEMARD, *The life of Ferdinand Magellan and the first circumnavigation of the globe 1480-1521*. In : *The World's Great Explorers and Explorations*. London, 1890.
- F. DE MAGALHÃES-VILLAS BOAS, *Vida y Viagens de Fernão de Magalhães, cum um appendice original*. Académie royale de Lisbonne, 1881.
- LUIGI HUGUES, *Ferdinando Magellano. Studio geografico*. Casale, 1879.
- LORD STANLEY OF ALDERLEY, *The first voyage round the world by Magellau*. Translated from the accounts of Pigafetta and others contemporary writers, accompanied by original documents with notes and an introduction, printed for the Hakluyt Society. London, 1874.
- DIEGO DE BARROS-ARANA, *Vida y viajes de Hernando de Magallanes*. Santiago de Chile, 1864.
-

MAGELLAN

LA QUESTION DES MOLUQUES

ET LA

PREMIÈRE CIRCUMNAVIGATION DU GLOBE

PREMIÈRE PARTIE

LES PRÉCURSEURS DE MAGELLAN

I. — La ligne de démarcation pontificale.

L'idée de chercher par l'ouest un chemin vers l'Extrême-Orient, et le désir d'échapper à l'intermédiaire des marchands arabes qui avaient monopolisé le commerce avec l'Inde, telles furent les circonstances qui amenèrent la découverte de l'Amérique par Colomb. Dès sa première tentative, Colomb reconnut les îles et les terres occidentales, au sujet desquelles des rumeurs circulaient à Lisbonne et particulièrement aux Açores, et que les Portugais s'étaient vainement efforcés, pendant vingt ans, de découvrir ⁽¹⁾.

(1) Sur ce qu'on savait à la Cour du roi D. João III, avant 1493, de l'existence de pays au sud-ouest du Cap Vert, voir ce qu'en dit Colomb, d'après Las Casas (vol. II, cap. cxxxii), dans J. BATALHA-REIS, *The supposed discovery of South America before 1448 and the critical method of the historians of geographical discovery*. GEOGRAPHICAL JOURNAL. LONDON, 1897, vol. IX, n° 2, p. 206).

Mais pour le grand Génois, le monde révélé par lui était une dépendance de l'Inde; Cuba c'était Zipangu, le pays de l'or et des perles, qu'il identifia ultérieurement, il est vrai, avec Hispaniola et avec l'Ophir des Anciens, à cause des vestiges de mines d'or qu'on y releva ⁽¹⁾. Quant aux nombreuses îles que Colomb baptisa de noms espagnols, elles étaient les premières des 7,459 îles, riches en épices et en drogues, dont Marco Polo parle en termes si enthousiastes.

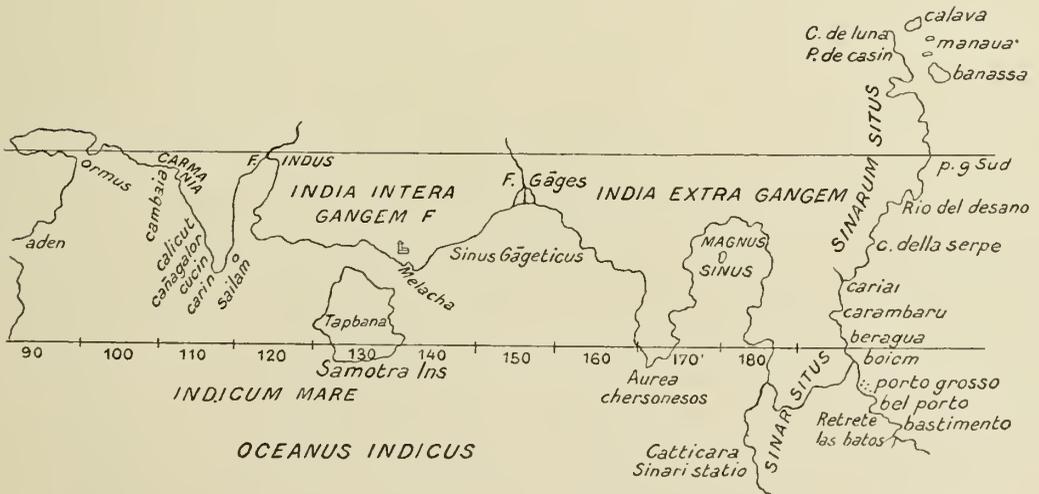
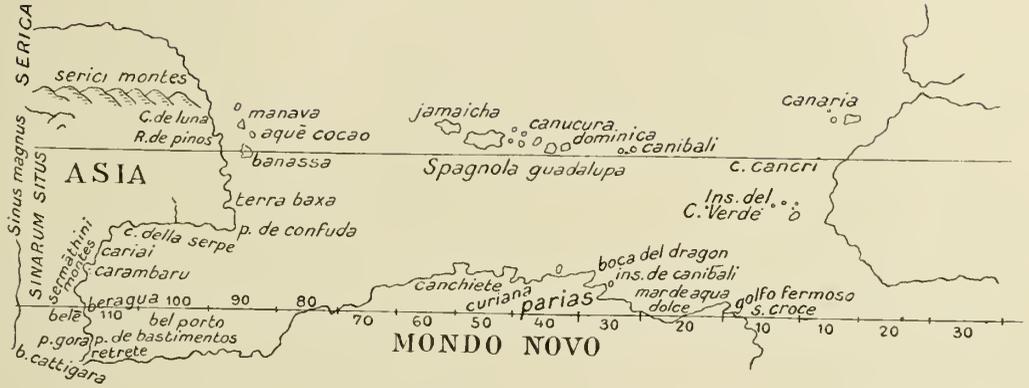
Le voyageur vénitien les avait localisées, ainsi que Zipangu, très loin de Zaiton et de Quinsay, les deux grands marchés asiatiques répondant de nos jours aux noms de Hang-tschou et de Tsuan-tschou, et situés entre Canton et Amoy. Or, en 1503, Colomb écrivit à Isabelle de Castille qu'il venait de toucher à la Chine ⁽²⁾ : « Je suis arrivé le 13 mai dans la province de Mangi qui fait partie du Catay ». La même année, dans une lettre datée de la Jamaïque, il déclare avec plus de netteté encore, que « à dix journées de marche coule le Gange et que cette terre (l'Inde) semble sise en face de Veragua, dans la situation que Tortosa occupe par rapport à Fuentarabia ou que Pise occupe par rapport à Venise ⁽³⁾ ». Les esquisses cartographiques tracées en 1504 par Bartholomé Colomb peuvent servir d'illustration à ces deux passages ⁽⁴⁾. Cuba ne figure pas sur la première carte, où se lit l'inscription *Mondo Novo* : la terre continentale placée à l'ouest n'est que l'*Asie pars* des cartographes contemporains; la position de Veragua et du Magnus Sinus Chinnarum est celle de Venise relativement à Pise; il suffirait de passer le détroit qui aboutit au fond du golfe, près de Retrete, pour entrer en plein océan Indien. Lors de son quatrième voyage, Christophe Colomb se proposait de démontrer l'existence de ce détroit, que son frère fit figurer avec une si belle assurance sur ses cartes. La croyance persistante

(1) PIERRE MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. I, cap. iv et x.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. I, p. 452 : « llegué a trece de Mayo en la provincia Mango que parte con aquella del Catayo ».

(3) IDEM, *Ibid.*, p. 448 : « de alli a 10 jornadas es el Rio de Ganges. Parece que estas tierras estan con Veragua, como Tortosa con Fuentarabia, o Pisa con Venecia ».

(4) FRANZ VON WIESER, *Die Karte des Barthol. Colombo*. MITT. D. INST. F. OESTERR. GESCH., IV^e Ergänzungsband. Innsbruck, 1893.



Esquisses des cartes de Bartholomé Colomb (1504), d'après F. v. WIESER, Die Karte des Bart. Colombo.

de l'amiral à l'existence de ce bras de mer bouleversa longtemps la cartographie primitive du Nouveau Monde, que les Espagnols considérèrent pendant des années comme un obstacle à la navigation de l'Inde de Marco Polo. Comme on le voit, l'idée d'un passage permettant d'arriver par l'ouest aux pays d'Extrême-Orient est aussi ancienne que la découverte de l'Amérique elle-même; elle préoccupa les navigateurs bien avant qu'on se fût rendu compte que l'Amérique était isolée de l'Asie.

Dès que Colomb fut revenu de son premier voyage, le Portugal s'érigea en rival de l'Espagne pour la possession de l'Inde. Ainsi se posa la question des sphères d'influence des deux États ibériques en dehors de l'Europe. Comme cette question est à la base des découvertes maritimes futures, nous la résumons dans ses grands traits. Elle constitue le premier chapitre de l'histoire diplomatique de l'Amérique.

Le roi de Portugal, Don João, n'avait pu dissimuler son dépit au récit que fit Colomb à son retour des Antilles. Les indigènes que l'amiral avait ramenés de ces régions ne ressemblaient pas aux nègres d'Afrique, mais aux habitants de l'Inde et de Zipangu, tels qu'on avait coutume de les dépeindre. Les contrées que ses plus fameux capitaines avaient vainement cherché d'atteindre, se trouvaient si peu éloignées des Açores, que le roi se crut autorisé à en revendiquer la possession. Il fit équiper une flottille sous les ordres de D. Francisco d'Almeida, fils du comte d'Abrantes D. Lopo, avec mission d'aller contrôler exactement l'importance des découvertes. Cédant aux instances justifiées des rois de Castille, D. João ajourna le départ des navires (1). Il envoya alors deux ambassadeurs, Dias et Pina, à la Cour d'Espagne, pour obtenir satisfaction par voie diplomatique; mais la démarche

(1) En 1493 toutefois, une caravelle portugaise partit de Madère en quête des pays que Colomb venait de découvrir; l'Espagne envoya trois navires pour l'intercepter. *Carta mensajera de los Reyes*, 5 sept. 1493. NAVARRETE, *Colección*, II, doc. LXXI, p. 109. — H. HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins, 1497-1501-1769*. Paris-Londres, 1900, p. 41. — Voir, au sujet des soi-disant découvertes des Portugais dans l'Amérique centrale à la suite du premier voyage de Colomb, P.-J.-J. VALENTINI, *The Portuguese in the track of Columbus*. BULL. AMERICAN GEOGR. SOC. New-York, 1888-1889, vol. XXI-XXII.

de ces agents n'eut aucun résultat. Le roi Ferdinand, de son côté, chargea d'une mission analogue deux de ses sujets. Il était manifeste que l'Espagne cherchait à gagner du temps; elle ne voulait pas se prononcer avant le retour des autres navires de Colomb (1).

Dans l'intervalle, le pape Alexandre VI avait fait don, à titre perpétuel, à la Couronne de Castille, des terres que l'amiral venait de découvrir, acte identique d'ailleurs à celui que ses prédécesseurs avaient signé en faveur du Portugal (2). La bulle *Inter cætera divinæ Majestatis beneplacite opera*, qui stipulait cette donation, est datée du 3 mai 1493; elle ne fut jamais promulguée et n'eut par conséquent aucune valeur. La véritable bulle parut le lendemain, sous le même titre et copiée en grande partie sur celle du 3 mai; la plus importante des additions se trouve dans le passage suivant : « Omnes insulas et terras firmas inventas et inveniendas, detectas et detegendas, versus occidentem et meridiem, fabricando et constituendo unam lineam a polo artico ad polum antarcticum, sive terre firme et insule invente et inveniende sint versus Indiam aut versus aliam quacumque partem : que linea distet a *qualibet insularum que vulgariter nuncupatur de los Azores et Caboverde* centum leucis versus occidentem et meridiem... (3) »

Il a été admis qu'Alexandre VI avait tracé la ligne de démarcation sur une carte; aucun document jusqu'ici n'est venu confirmer cette opinion. Le passage souligné dans le texte de la bulle se rapporte à des îles qui s'étendent dans l'Atlantique sur plusieurs degrés de longitude; les expressions « versus occidentem et meridiem » donnèrent naissance aux graves divergences de vues dont il sera question bientôt. Le roi de Portugal ne protesta pas immédiatement ni ouvertement; il essaya d'amener la Castille à accepter un

(1) JOÃO DE BARROS, *Da Asia*, dec. I, lib. III, cap. XI.

(2) Barros est presque seul à fournir des renseignements sur les bulles d'Eugène IV, de 1438, et de Pie II, de 1459, concernant une ligne de démarcation en faveur des Portugais, à l'exclusion de toute autre nation : « De toda a terra que se descobriste per este nosso mar Oceano do cabò Bojador tè as Indias inclusive ». *Loc. cit.*, dec. I, lib. I, cap. VII. — « Nous n'avons pu trouver ces bulles dans aucun bul'aire ». H. HARRISSE, *Les Corte Real*. Paris, 1883, p. 137, note 1.

(3) GUIGLIELMO BERCHET, *Le fonti italiane per la Scoperta del Nuovo Mondo*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, parte III, n° 1, p. 8.

premier traité de partage du monde en deux moitiés; ce traité écartait ses rivaux à la fois de l'Orient et des régions situées au sud. L'hémisphère septentrional, séparé par le parallèle des Canaries du grand hémisphère méridional portugais, devait échoir à l'Espagne⁽¹⁾. La bulle de 1438, du pape Eugène IV, paraît déjà avoir fixé cette limite à la sphère d'influence de la Castille⁽²⁾. Le roi Ferdinand évita le piège. Lopez de Haro, vice-roi de Galice, et Gonz. Fern. de Heredia, archevêque de Tarragone, se rendirent à Rome, en ambassade extraordinaire, auprès du pape Alexandre VI, leur compatriote, pour obtenir qu'il confirmât la bulle du 4 mai⁽³⁾.

Ils réussirent pleinement dans leur mission. Deux bulles furent ratifier les concessions faites aux rois catholiques : d'abord celle du 25 juin, *Pies fidelium*, publiée en partie par Rainaldi⁽⁴⁾, et celle du 26 septembre, *Dudum siquidem omnes et singulas insulam*. D'après Joh. de Solorzano Pereira⁽⁵⁾, celle-ci est la bulle dite d'extension et de donation apostolique; elle supprima en réalité la ligne de démarcation du mois de mai 1493 et établit pour la première fois les droits de priorité de découverte et de conquête première⁽⁶⁾. Elle attribua à l'Espagne toutes les îles et terres que découvrirait les navigateurs de cette nation, aussi bien en Occident qu'en Orient, nonobstant les concessions accordées précédemment au Portugal et

(1) HERRERA, *Historia general de los Hechos...*, dec. I, lib. II, cap. VIII. — H. YULE OLDHAM voit dans cette clause un argument en faveur de sa thèse, d'après laquelle les Portugais auraient découvert le Brésil avant 1492, découverte dont Colomb aurait eu connaissance. *A pre-columbian discovery of America*. THE GEOGRAPHICAL JOURNAL. London, 1895, vol. V, n° 3, p. 231.

(2) P.-J.-J. VALENTINI, *loc. cit.*, p. 48.

(3) S. E. DAWSON, *The line of demarcation of Pope Alexander VI, in A. D. 1493 and that of the Treaty of Tordesillas in A. D. 1494*. PROCEEDINGS AND TRANSACTIONS R. SOC. Canada, 1899, 2^e ser. V, sect. II, p. 469. — Voir également, sur la ligne de démarcation : AUG. BAUM, *Die Demarkationslinie Papst Alexanders VI. und ihre Folgen*. Köln, 1890.

(4) *Annales ecclesiastici*. Lucca, 1754, t. XI, p. 213.

(5) *Disputationem de Indiarum Jure*. Madrid, 1529. — BOYD THACHER, *loc. cit.*, t. II, p. 87, cite, au lieu de notre troisième bulle, l'*Eximiae devotionis* du 4 mai 1493(?) qui est, d'après BERCHET, *loc. cit.*, une simple lettre papale du 3 mai, également en faveur de l'Espagne. Trois bulles, par conséquent, auraient paru en moins de vingt-quatre heures.

(6) H. HARRISSE, *The diplomatic History of America*. London, 1897, t. I, p. 68.

en vertu desquelles cette puissance croyait avoir le droit exclusif de souveraineté sur l'Inde. Ce fut bien ainsi que l'on interpréta en Espagne le texte de la bulle d'Alexandre VI; Jaime Ferrer notamment, grande autorité en matière de cosmographie, déclara, le 28 février 1493, devant Ferdinand et Isabelle, que la bulle reconnaissait comme appartenant à l'Espagne, toutes les contrées d'Orient où les navires de Castille aborderaient avant tous autres (1). Le droit de première occupation est également énoncé de façon très nette dans les décades abrégées de 1492-1640 (2) : « Le pape concède aux rois catholiques les terres que ses sujets rencontreront en naviguant vers l'est et le sud, si elles ne sont pas occupées par d'autres princes chrétiens ». Il convient d'insister sur ce point, qui est d'une importance capitale pour l'interprétation de l'expédition de Magellan.

Le Portugal ne pouvait se déclarer satisfait de la décision du pape. L'année suivante, sans faire appel à l'intervention pontificale, les délégués castillans et portugais aboutirent à un arrangement positif par le traité de Tordesillas, du 7 août 1494. D'après ce traité, il sera tracé dans l'Atlantique (il s'agit évidemment de cet océan) une ligne droite du pôle arctique au pôle antarctique; elle sera tracée à 370 lieues à l'ouest des îles du Cap Vert, au moyen de degrés ou d'une autre façon, meilleure et plus convenable si c'est possible; toutes les îles et terres fermes découvertes ou qui le seront encore à l'est de cette ligne, soit dans l'hémisphère nord, soit dans l'hémisphère sud, par le roi de Portugal et par ses navires, appartiendront perpétuellement au dit roi de Portugal et à ses successeurs; toutes les autres îles et terres fermes découvertes par les navires des roi et reine de Castille et d'Aragon, etc., et qui se trouvent à l'ouest de la dite ligne, tant au nord qu'au sud de l'équateur, appartiendront à l'Espagne (5).

Deux conclusions intéressantes découlent de ce traité : 1° Il n'est pas dit

(1) « Y la otra parte por Occidente fasta tornar por Oriente la vuelta del Sinù arabico, sera de los Reyes nuestros, si sus navios primero allà navegaran. »

(2) *Documentos inéditos de Indias*, Madrid, 8 (1867), p. 9 : *Decadas abreviadas 1492-1640*, sous la date du 2 septembre 1493.

(3) Voir le texte espagnol dans *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 1, p. 10.

que la ligne de partage se prolonge dans l'hémisphère opposé au nôtre ; la notion des antipodes n'avait pas encore été admise d'ailleurs par toutes les autorités de l'Église. Jaime Ferrer, à propos de la mappemonde qui accompagnait son « parecer », dit également qu'il n'est besoin de tracer la ligne de pôle à pôle que dans notre hémisphère (1) ;

2° De part et d'autre de la ligne, les terres découvertes appartiendront à la puissance qui en prendra possession la première. Cette stipulation fut le point de départ des réclamations des deux gouvernements, au retour du voyage de la *Victoria* aux Moluques.

Le 24 janvier 1506, le pape Jules II sanctionna la ligne de démarcation, qui fut censée couper l'Amérique méridionale près de l'île Marajo, à la ville de Belem, et au sud, près de Paranagua et de Laguna (2). Une nouvelle intervention du Saint-Siège eut lieu le 3 novembre 1514 ; la bulle *Præcelsæ* de Léon X céda au Portugal les terres situées en Orient qui avaient été attribuées antérieurement à ce pays, de même que toutes les conquêtes et découvertes qui seraient opérées par les Portugais dans d'autres parties du monde (3). Ce fut une nouvelle confirmation du droit de priorité de prise de possession et de la création de zones d'influence et d'intérêts entre nations civilisées ; c'est en quelque sorte notre doctrine de l'Hinterland. Le public toutefois ne saisit jamais le sens du traité de Tordésillas et crut simplement que les rois d'Espagne et de Portugal avaient partagé le monde entre eux ; cette division aurait comporté deux parties égales, séparées par un cercle méridien complet ; telle fut, entre autres, l'interprétation de la capitulation de Tordésillas présentée par Fernand Colomb aux délibérations de Badajoz, le 27 avril 1524 (4). Nous verrons bientôt quelques-uns des nombreux essais qui furent tentés pour fixer la ligne de démarcation dans notre hémisphère d'abord, ensuite en Orient. On s'est demandé, en effet, de

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. II, p. 99.

(2) *Alguns documentos*, p. 142.

(3) Cette bulle n'est pas mentionnée chez les auteurs espagnols. EDW. G. BOURNE, *Essays in Historical Criticism. The Demarcation Line*, New-Haven, 1901, p. 204, note 1.

(4) BLAIR and ROBERTSON, *The Philippine Islands, 1493-1808*, t. 1, p. 211.

quelle lieue il s'agissait et de quelle île il fallait commencer à mesurer les distances. Déjà une cédule datée de Madrid, le 7 mai 1493, avait convoqué les astronomes, les pilotes et les personnes chargées de tracer la ligne en question. Cet ordre est identique à celui du 15 avril 1493 et à un troisième, non daté, de l'année précédente, qui furent promulgués par les rois de Castille et d'Aragon ⁽¹⁾. Les dits délégués ne se réunirent pas, et si des cartographes, comme de Cosa et Cantino, tracèrent la ligne de partage sur leurs mappemondes, il n'y faut nullement voir l'expression d'un accord conclu entre les deux souverains de la péninsule. Quant à la dernière carte, qui est de 1502 environ, HARRISSE a calculé que la ligne de démarcation y est marquée par 42°30' longitude ouest de Greenwich. Dawson, qui admet 17 1/2 lieues au degré à l'époque dont nous nous occupons, l'a située par 45°40' ouest; en réalité, elle fut généralement figurée sur les cartes par 60° ouest environ.

Les autres puissances maritimes de l'Europe furent exclues à jamais du partage des terres nouvelles. Elles n'avaient pas protesté au moment même; en fait, elles ne tinrent aucun compte des bulles pontificales, qui ne concernaient au fond que l'Espagne et le Portugal. On a prétendu que le pape Alexandre VI avait invité François I^{er}, roi de France, à se faire représenter aux négociations de 1493, qu'on lui accorderait même une part dans les conquêtes s'il voulait approuver le traité; le roi aurait refusé ou négligé d'envoyer un ambassadeur au Congrès ⁽²⁾. La première protestation formelle n'eut lieu qu'en 1580 et partit de l'Angleterre, à propos du voyage de Drake. En cette année, le Gouvernement anglais déclara que, en vertu de la « loi des Nations », les princes ne pouvaient être empêchés par qui que ce soit de naviguer librement par toutes les mers et de fonder des colonies dans les pays où les Espagnols ne s'étaient pas établis; en un mot, que la prescription sans possession effective n'avait aucune valeur ⁽³⁾.

(1) H. HARRISSE, *The diplomatic History of America*, p. 82 et note 89.

(2) E.-A. DE BETTECOURT, *Descobrimientos, guerras e conquistas dos Portuguezes em terras do Ultramar nos seculos XV e XVI*. Lisboa, 1881-1882, p. 103.

(3) RICHARD HAKLUYT, *Discourse concerning Western planting, 1584*, publié par la Société historique de l'État du Maine. Doc. HIST. MAINE, 2^e sér., Cambridge, U. S., 1877, p. 235.

Quant aux deux parties contractantes, elles équipèrent en cachette, parfois avec des subventions du roi lui-même, des expéditions privées chargées d'aller reconnaître le domaine réservé à la nation rivale ; tels sont, par exemple, le voyage du Portugais Duarte Pacheco, en 1498 ⁽¹⁾, et celui de João Fernandez, en octobre 1499 ⁽²⁾. Parmi les capitaines espagnols qui firent dès la première heure des incursions dans les possessions portugaises, on peut citer Bartholomé Colin et Alonso Medel, en juin 1497, ainsi que Fr. Riverol et J. Sanchez, en février 1501 ⁽³⁾. Dans les deux pays, on acquit bientôt la conviction que les terres auxquelles Colomb avait touché ne pouvaient être que le vestibule de l'empire du grand Khan. Les marins de la péninsule se lancèrent dès lors, chacun par une route différente, à la recherche d'une voie navigable vers l'Inde proprement dite. Le roi de Portugal, D. Manuel, continua en cela simplement l'œuvre de ses prédécesseurs, c'est-à-dire la reconnaissance systématique des côtes de l'Afrique, pour arriver au pays du prêtre Jean et aux grands centres commerciaux de l'Asie méridionale ; la première année de son règne (1498), il décida l'envoi de l'expédition de Vasco de Gama, contre l'avis même d'un certain nombre de ses conseillers.

2. — La recherche d'un passage par l'ouest avant le quatrième voyage de Colomb.

Les premières missions envoyées au Nouveau Monde eurent pour but la découverte d'un passage aux mers de la Chine et de l'Inde. Pressée par son Conseil et en dépit des privilèges concédés à Colomb, la reine de Castille avait autorisé tous ses sujets, par décret du 10 avril 1495, à armer, sous certaines conditions, des expéditions vers les Antilles. La principale stipulation des lettres patentes consistait en une prohibition formelle d'explorer des régions déjà reconnues. On espérait arriver par là

(1) *Esmeraldo do Situ Orbis*. Édition de Lisbonne, 1892-1894, p. 7.

(2) H. HARRISSE, *Terre-Neuve, etc.*, p. 12, et *Les Corte-Real*, p. 44, note 1.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. III, doc. XXXV, p. 507, et XLII, p. 513.

à la connaissance rapide du passage vers les mers orientales. Bien que les exigences de la couronne fussent excessives, un grand nombre de marins profitèrent de la licence (1).

Leurs entreprises, dont on ne peut songer à suivre la marche, même dans ses grands traits, à cause de la disparition presque complète des documents cartographiques originaux, eurent pour résultat une connaissance assez approfondie non seulement des mers, mais aussi des terres insulaires et continentales de l'Amérique centrale. Bien mieux, dès le mois d'octobre 1501 et avant le voyage de Colomb à Honduras et à Veragua, on soupçonnait au Portugal que la côte du Brésil, découverte en 1499 par Pinzon, se reliait sans solution de continuité aux terres glaciales du Labrador (2).

En Angleterre, où Bartholomé Colomb semble s'être attaché, depuis 1488, à faire adopter les projets de son frère, on s'efforça aussi de découvrir un passage par l'ouest. Peu de temps après la prétendue découverte de l'Inde par Christophe Colomb, Henry VIII donna à Cabot l'ordre de se rendre au Cathay par le nord. Il estimait que les prescriptions du traité de Tordesillas défendaient uniquement d'aller sonder les régions reconnues déjà par les Espagnols et les Portugais. A la cour de Ferdinand et d'Isabelle, on n'était pas du même avis : d'après l'ambassadeur espagnol résidant en Angleterre en 1498, les terres découvertes ou les passages recherchés par les Anglais appartenaient à Leurs Altesses, puisque tout ce travail se pratiquait dans un hémisphère dévolu à la Castille par la convention passée avec le Portugal (3).

Quoi qu'il en soit, Jean Cabot s'imagina que la route tant souhaitée s'amorçait à l'entrée du détroit de Hudson, où il avait reconnu une partie de la côte du Labrador.

(1) P. MARTYR, *Opus Epistolarum*, ep. clx, du 11 juin 1495, d'après H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 360.

(2) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, n° 1, p. 87. — ALEX. DE HUMBOLDT, *Examen critique*, t. IV, p. 263.

(3) H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*. Paris, 1888, doc. XIII, p. 329 : lettre de l'ambassadeur espagnol en Angleterre, du 24 juillet 1498.

Le désir de se rendre en Asie par l'Occident s'accrut à la nouvelle que Vasco de Gama, après une très longue navigation, avait atteint le but que s'était proposé Colomb ; il était en effet arrivé dans l'Inde véritable, avait conclu à Melinde et à Calicut des traités d'alliance avec les rois indigènes, et avait apporté à Lisbonne des échantillons des produits de l'Extrême-Orient. En juillet 1499, D. Manuel communiqua aux rois d'Espagne les éclatants résultats de l'équipée de Gama, entreprise pour « le service de Dieu et le profit de la Cour du Portugal ».

« Nous avons appris par un des capitaines de notre flottille, fit observer le monarque, qu'elle vient d'atteindre et de reconnaître l'Inde et d'autres royaumes avoisinants et qu'elle a parcouru les mers qui les baignent, trouvant sur son chemin de grandes villes, d'énormes monuments, de larges fleuves et de nombreuses populations abandonnées au commerce d'épices et de pierreries ; ces articles sont expédiés à La Mecque dans des navires fort nombreux et de dimensions considérables.

» Nos sujets ont apporté quantité de cannelle, de clous de girofle, de gingembre, de noix de muscade, de poivre et d'autres épices, en même temps que des feuilles et des branches de toutes ces plantes et des pierres précieuses fort variées ; ils ont atteint aussi un pays renfermant des mines d'or, mais ils n'ont pas pu se procurer de grandes quantités de ce métal, car ils étaient privés de marchandises d'échange...

» Nous espérons qu'avec l'aide de Dieu et grâce aux mesures qui seront prises, le grand et fructueux trafic exercé par les Arabes dans ces parages pourra être détourné à l'avantage des indigènes et de nos propres sujets ; les Chrétiens de toute cette partie de l'Europe ⁽¹⁾ pourront ainsi se procurer amplement d'épices et de pierreries ⁽²⁾. »

Peu de documents nous exposent aussi nettement les principaux mobiles du prodigieux mouvement d'expansion du Portugal et de l'Espagne. Le

(1) Il s'agit ici de l'Europe occidentale.

(2) RAVENSTEIN, *Vasco da Gama. A journal of the first voyage*, translated by —, p. 113. Le texte, reproduit par Ravenstein, est supérieur à ceux publiés dans *Alguns Documentos de la Torre do Tombo*, p. 95, et dans le *BOL. SOC. GEOGR. DE LISBONNE*, 1886. t. VI, p. 673.

spectacle de la prospérité de Venise, de Gênes, puis de Lisbonne, aiguïsa l'avidité mercantile des Espagnols et redoubla leur ardeur pour la découverte d'un passage par l'ouest, qui leur permettrait d'avoir une part dans le commerce et l'exploitation des richesses naturelles de l'Orient. S'acharnant à trouver le détroit dans l'Amérique centrale, où Colomb leur avait suggéré de le chercher, ils négligèrent l'examen de la côte de la terre ferme au nord de Cuba et abandonnèrent ces parages aux recherches des Anglais, des Portugais et des Français ⁽¹⁾; si le souvenir de ces dernières expéditions s'est perdu, il faut l'attribuer à l'échec de ces tentatives privées dont le but n'était autre que la découverte d'une voie d'eau entre les deux océans.

La seconde expédition officielle à la recherche du détroit dans les régions du nord, confiée à Cabot en 1498, n'eut pas plus de succès. La même année, Colomb, au cours de son troisième voyage, longea la côte de l'Amérique centrale; « nous naviguâmes au sud-sud-ouest, dit son pilote Pedro de Lendesma, cherchant toujours l'Asie ⁽²⁾ ».

Au moment où l'amiral allait traverser pour la quatrième fois l'océan Atlantique, on possédait à Séville des notions hydrographiques assez précises sur la plus grande partie de la côte nord du continent sud-américain; elles étaient le fruit de nombre d'expéditions, malheureusement très mal connues jusqu'ici, mais parmi lesquelles il faut incontestablement ranger des explorations portugaises, puisque le roi de Portugal connaissait avant 1498 l'existence de la terre ferme au sud des Antilles ⁽³⁾. Les principales missions espagnoles avaient été dirigées par Hojeda, Pinzon et de Lepe. En 1499, Alonso de Hojeda reconnut la côte sud-américaine à partir de Surinam jusqu'au Cabo de la Vela. Au cours de son voyage

(1) NAVARRETE, *Viajes apócrifos*. Colección de documentos ineditos de España, t. IV, p. 22. — GOMARA est seul à affirmer que les navires espagnols visitèrent la côte du Labrador avant les Portugais : « Muchos han ido a costar la tierra del Labrador por ver adónde llegaba y por saber si habia paso de mar por alli, para ir á las Malucas y Especeria... Castellanos lo buscaron primero, como les pertenecen aquellas islas de la Especerias... y Portugueses tambien. » Édition de VEDIA, p. 177; d'après H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 120.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 556.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. I, lib. III, cap. IX.

(18 novembre 1499 au 30 septembre 1500), Vic. Yañez Pinzon pénétra dans l'embouchure de l'Amazone. Il remonta le fleuve à plus de vingt lieues : mais, d'après la nature des eaux, il ne pouvait être question d'un détroit océanique. Dans l'idée de Pinzon cependant, le Cathay avait été dépassé et on était dans l'Inde à l'est du Gange ⁽¹⁾. L'expédition de de Lepe eut lieu quelques semaines après celle de Pinzon, soit en décembre 1499; il atterrit près du cap Saint-Augustin, que Pinzon avait contourné le 20 janvier ⁽²⁾. Contrairement aux dires de ses compagnons au cours du procès de 1513, de Lepe ne doubla pas le cap et longea la côte sud-américaine vers l'ouest, reconnaissant le golfe de Maranhão et les embouchures de l'Amazone et du Rio Para ⁽³⁾.

Les résultats des expéditions des « petits découvreurs », comme on appelle parfois Rodr. de Bastidas, Velez de Mendoza, Christobal Guerra, Pero et Alonso Niño, ont dû confirmer Christophe Colomb dans la croyance que la côte nord de son « Nouveau Monde » n'offrait pas de passage vers l'océan Indien.

3. — Quatrième voyage de Colomb (9 mai 1502 - 7 novembre 1504).

Le dernier voyage de l'amiral fut déterminé par la récente expédition de Vasco de Gama, dont l'éclat faillit éclipser celui des découvertes de Colomb lui-même. Celui-ci crut le moment propice pour s'atteler définitivement à la découverte de la voie maritime vers l'Inde par l'ouest; cette expédition devait être plus courte que celle de Gama et traverser des mers exclusivement espagnoles.

Après avoir comparé les résultats des expéditions précédentes vers l'Amérique centrale et méridionale avec les constatations relevées durant son troi-

(1) D'après une conversation que Pierre Martyr eut avec les Pinzon et qu'il relate dans son *Opus Epistolarum*.

(2) Le 23 février seulement, Cabral toucha au Brésil.

(3) ORVILLE A. DERBY, *A costa Nordeste do Brasil na Cartographia Antiga*. Extr. LIVRO DO TRICENTENARIO DO CEARÁ. Ceará, 1903, p. 19.

sième voyage, Colomb avait manifesté dès 1504 à la reine Isabelle, dont l'appui était plus difficile à obtenir parce que son trésor s'épuisait aux entreprises peu productives d'outre-mer, le désir de « trouver un détroit dans les parages du port de Retrete (1) », dont l'existence lui avait été révélée en songe. A l'appui de son hypothèse relative à la présence du passage, il rapporta certaines paroles d'Indiens, où il y avait des allusions à la faible largeur de l'isthme de Panama. Il invoqua aussi des observations faites sur les courants de la mer des Caraïbes, qui devaient provenir apparemment de quelque voie de communication entre les deux océans (2)!

Nous devons prévenir ici une objection. D'après les cartes de Bartholomé Colomb, une centaine de degrés équatoriaux séparent l'Espagne du continent américain; mais ces esquisses ne représentent pas toute la surface terrestre : il y a une lacune de 60°. En effet, sur la carte II, Veragua est située à 190° longitude est des Canaries; sur la carte I, la même localité est placée à 110° longitude ouest du méridien en question (3). Rien n'explique mieux les erreurs de l'amiral que la collation de la carte de son frère avec ses propres déclarations dans la *Lettera rarissima*, du 7 juillet 1503, citée au début de ce chapitre : « A neuf journées de Veragua s'étend vers l'ouest, jusqu'à la Chine, une grande mer qu'on pourrait traverser en dix jours; on se trouverait alors tout près du Gange ou des rivages de la Chine ». Le croquis n° II de Bartholomé signale un faux « f. Gange » situé à 45° à l'ouest de Veragua; le véritable fleuve de ce nom, appelé « f. Indus », est marqué 30° plus à l'ouest. Si Colomb voulait respecter la ligne de démarcation et son prolongement aux antipodes, il ne pouvait d'aucune façon prétendre à la découverte de l'Inde de Vasco de Gama, même si l'on ne tient pas compte des 60° que son frère supprime dans ses cartes : Calicut, en effet, y est située par 200° à l'ouest

(1) FERN. COLOMBO, *Historie del Admirante*. Venezia, 1539, cap. 88 et 90. — LAS CASAS, *Historia*, III, cap. XXIII, p. 122; répété par HERRERA, *loc. cit.*, dec. I, lib. V, cap. I.

(2) NAVARRETE, *Viajes apocrifos*, p. 19.

(3) Conformément à une note marginale de Colomb dans l'exemplaire de l'*Imago Mundi*, « a fine occidentis usque ad finem indie per terram est multo plus quam medietas terre videlicet gradus 180. » THACHER, *Christ. Columbus*, t. II, p. 568.

des Canaries (260° si nous y comprenons le segment éliminé). Il est vrai que des cartographes tels que Behaim, dont la conception géographique du monde offre une analogie si remarquable avec celle de Colomb, reculèrent la pointe extrême de l'Asie jusqu'au méridien de l'archipel Hawaï des cartes modernes.

On connaît la marche de l'expédition de Colomb : partie de San-Domingo, elle atteignit la terre ferme, que l'amiral appela Ciamba (1), d'après la nomenclature de Marco Polo; il longea la côte de Honduras, depuis Truxillo, et descendit ensuite vers l'isthme, au Puerto del Retrete; ici aurait dû se présenter l'embouchure du canal, long d'une douzaine de degrés, d'après la carte du Bartholomé, et qui aurait mené directement à Caticara, la « Sinari Station » de l'esquisse n° II.

L'échec de la quatrième tentative de Colomb fut complet, si l'on se met au point de vue du passage à trouver; mais il ne brisa pas l'élan des pilotes castillans; ils continuèrent à se diriger en foule vers l'Amérique centrale, scrutant chaque baie, chaque rivière, pour se convaincre de ce qu'elles ne livraient pas quelque passage aux mers de l'Inde!

Lorsque, en 1500, Cabral prit possession du Brésil pour la Couronne de Portugal, la « Casa da India e da Guinea » de Lisbonne fut autorisée à participer à la recherche d'une voie maritime par l'ouest vers les riches contrées récemment découvertes par de Gama. Les Portugais saisirent avec empressement l'occasion qui leur fut offerte si inopinément. Vasco de Gama, en effet, n'avait pas tardé à s'apercevoir que les Moluques, la patrie des épices les plus précieuses, étaient encore très éloignées de Calicut; l'idée de pouvoir les atteindre plus vite par l'ouest dut se présenter tout naturellement à lui dès qu'il connut la prise de possession du Brésil par ses compatriotes. Sous prétexte de faire connaître de plus près ses nouvelles et immenses acquisitions transatlantiques, le roi D. Manuel ordonna d'équiper en hâte plusieurs expéditions, notamment celles de 1502 et de 1503. Le nom d'Améric Vespuce est resté attaché intimement à ces premières explorations du Brésil.

(1) P. MARTYR D'ANGHIERA, *De Orbe Novo*, dec. III, cap. IV.

Les contradictions relevées dans les relations du navigateur florentin ont de tout temps confondu les géographes. Ils doutent même sérieusement de l'authenticité de ses lettres, dont le récit n'est corroboré que par quelques rares documents contemporains. Parmi les derniers historiens qui se sont occupés de Vespuce, Hugues ⁽¹⁾ et Rambaldi ⁽²⁾ sont d'accord pour admettre en tout, à son actif, quatre voyages; ils rejettent donc une cinquième expédition, admise par Varnhagen et par d'autres auteurs. Les deux dernières explorations seules nous intéressent; elles se rapportent directement à la recherche d'un détroit vers le Pacifique.

4. — Troisième et quatrième voyages d'Améric Vespuce.

Jusqu'au quatrième voyage de Colomb, et en dehors des tentatives faites dans le Nord par des navigateurs étrangers à la Castille, il n'avait été question que de la recherche d'un passage dans l'Amérique centrale. Mais dès qu'on eut connaissance de la longue ligne de côtes ininterrompue, s'étalant au sud de Cuba et appartenant en partie au Portugal, le problème devint plus pressant pour l'Espagne. Convaincus de l'existence du détroit, les cartographes le placèrent bientôt dans l'Amérique méridionale; les plus récentes constatations d'une flexion de la côte vers le sud-ouest suggérèrent ensuite la forme triangulaire du continent sud-américain, par analogie à l'Afrique et aux grandes presqu'îles sud-asiatiques. Les Portugais se flattèrent d'avance de posséder le détroit dans leur domaine; ils songèrent même un moment à interdire aux Espagnols l'accès de toute l'Amérique du Sud, la proclamant leur propriété à partir du Rio Maranhão, vers l'est et le sud.

Améric Vespuce, sous la conduite d'André Gonçalez, de Christ. Jaques, de Nuño Manuel ⁽³⁾ ou de Gonz. Coelho, — les quatre noms ont trouvé des partisans, — partit de Lisbonne le 10 ou 14 mai 1501 et arriva le 7 août en

(1) LUIGI HUGUES, *Amerigo Vespucci*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, parte V, n° 2.

(2) P.-L. RAMBALDI, *Amerigo Vespucci*. Firenze, 1898.

(3) L. HUGUES, *Cronologia delle scoperte e delle explor. geogr.* Milano, 1903, p. 9.

vue de la côte brésilienne. Il reconnut les échancrures de la côte, depuis le cap San Roque, et poussa son exploration jusqu'au 32° latitude sud, latitude que Vespuce fixa lui-même et qu'il atteignit le 15 février 1502 (1). Les différents points du pays reçurent les noms que l'on trouve sur les mappemondes de Cantino, Canerio, sur les portulans II et III de l'atlas de Kunstmann et sur la carte de Hamy. Ensuite, et sans qu'on apprenne pour quel motif ou par quel effet, l'escadre prit la haute mer dans la direction du sud-est; au bout de quarante-six jours, les pilotes signalèrent la latitude extraordinaire de 52° sud; le 3 avril, une violente tempête chassa les navires en face d'une terre âpre et inculte qu'on longea sur plus de vingt lieues et que d'aucuns identifèrent avec les falaises de la Patagonie, d'autres avec les îles de la Géorgie méridionale (2).

On s'est demandé pourquoi Vespuce n'a jamais donné de détails sur cette remarquable navigation. A-t-il voulu garder le secret sur l'étendue de ces mers ou sur quelque passage douteux comme le Rio de la Plata, par exemple (3), où il aurait pu retourner à la tête d'une nouvelle expédition et se rendre par là sans obstacle à l'Inde? C'est possible, car le désir d'atteindre les Moluques et la Chine avait été singulièrement excité chez le marchand-navigateur florentin, lorsque, au début du voyage, il avait reçu au Cap-Vert, d'un certain Guasparre, les premiers renseignements positifs sur

(1) « Terra Sanctae Crucis decrescit usque ad latitudinem 37° austr. », dit Marcus Beneventanus dans son commentaire de la carte de Joh. Ruysch, édition de Ptolémée, 1507-1508, Rome. Sur les mappemondes de Cantino et de Canerio, la côte est prolongée jusqu'à 35° latitude sud.

(2) ALEX. DE HUMBOLDT, *Examen critique*, t. III, voit dans les terres sauvages de Vespuce la côte inhospitalière de la Patagonie. De même PAUL GROUSSAC, *Les Îles Malouines. Nouvel exposé d'un vieux litige*. ANALES DE LA BIBLIOTECA NACIONAL DE BUENOS-AIRES, 1910, p. 63. — NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 280, note 2, croit y reconnaître le groupe de Tristan de Acunha ou l'îlot de Diego Alvarez. — En faveur de la Géorgie méridionale s'était déjà prononcé VARNHAGEN, *Americo Vespucci*. Lima, 1865, p. III, et *Nouvelles Recherches*. Vienne, 1869, p. 8.

(3) La découverte du Rio de la Plata et sa prise de possession pour la couronne de Portugal est attribuée à Vespuce, dans un mémoire anonyme, publié par J. TOR. DE MEDINA, *Juan Diaz de Solis, Estudio historico*. Santiago de Chile, 1897, p. 191 : « hunc (argenteum fluvium) primus Americus Vespuccius intravit anno 1501, invenitque in eo Insulas gemmiferas et innumerabiles argenti fodinas ».

les pays aux épices ⁽¹⁾. De retour à Lisbonne, il soumit au roi le projet grandiose d'atteindre les Moluques par le chemin du sud-ouest, et fit remarquer que l'entreprise serait singulièrement favorisée par les vents de l'est, soufflant d'Afrique, qu'il avait eu l'occasion d'observer ⁽²⁾. A Vespuce revient donc incontestablement l'honneur d'avoir le premier attiré l'attention sur le passage vers l'Asie par le sud-ouest, vingt ans avant le voyage de Magellan, et d'avoir répandu dans toute l'Europe les premières notions sur l'existence d'un vaste continent, s'étendant jusqu'au delà de 50° latitude sud. Sa lettre à de Médicis, traduite d'abord en latin par Fra Giov. Giocondo, eut un grand nombre d'éditions latines et allemandes; elle constitua la source essentielle pour la configuration de l'Amérique méridionale jusque vers 50° latitude sud, où plusieurs cartes, à partir de 1507 ⁽³⁾, portèrent une route ouverte aux Moluques.

A la Cour, le plan de Vespuce fut favorablement accueilli. Par une heureuse coïncidence, son opinion relative à la situation des Moluques par rapport à l'Amérique méridionale fut sérieusement corroborée par les informations du navigateur João de Nova, dont la flottille apporta dans la capitale portugaise une riche cargaison d'épices peu après le retour à Lisbonne, le 11 novembre 1502, des navires de Vespuce.

En Espagne, on était au courant des efforts faits par les Portugais pour trouver le détroit, non seulement au sud du cap Saint-Augustin, mais dans la région de Darien, découverte par Bastidas ⁽⁴⁾ : en août 1503, la « Casa de la Contratacion » de Séville avait envoyé Juan de la Cosa en mission secrète à Lisbonne, pour s'y informer des deux expéditions qui allaient

(1) Lettre d'Am. Vespuce à Lorenzo di Pier Franc^{co} de' Medici, du 4 juin 1501. L. HUGUES, *Amerigo Vespucci*, p. 127. — BALDELLI BONI, *Il Milione di Marco Polo*. Firenze, 1887, t. I, p. LV.

(2) Lettre du 4 septembre 1503.

(3) A commencer par les cartes et calottes sphériques de Waldseemuller, de l'année 1507; de Joh. Stobnicza, 1512; Henricus Glareanus, 1510. Le globe de Lenox, 1512, traduit le mieux les vagues données de la relation du troisième voyage de Vespuce : à partir du cap Sainte-Marie, la côte s'infléchit brusquement vers l'est, dans la direction de la Géorgie méridionale, en rattachant ces terres à la masse continentale sud-américaine.

(4) RAMON DE LA SAGRA, *Histoire physique de Cuba*. Paris, 1837, vol. II, p. 448, sous la date du 13 juillet 1503.

partir pour le Brésil. Le pilote rapporta même deux cartes des nouvelles régions ⁽¹⁾.

Vespuce n'obtint pas toutefois le commandement de l'escadre que le roi de Portugal ordonna d'équiper immédiatement; il remplit à bord les fonctions de capitaine, de pilote ou de cosmographe d'un des six navires. En réalité, il fut le guide de l'expédition, qui se trouva placée sous les ordres de Coelho. Le plan de l'entreprise fut en plusieurs points identique à celui du grand voyage de Magellan. Certains critiques, Peschel par exemple ⁽²⁾, n'admettent pas que Coelho ait eu pour mission d'aller aux Moluques par le sud-ouest; « arrivé à la hauteur du Cap-Vert, remarque-t-il, il fit voile vers Sierra-Leone, ce qui semble indiquer qu'il voulait doubler l'Afrique australe; les vents contraires seuls obligèrent l'escadre de prendre la route du sud-ouest; enfin, la voie des Moluques par l'Amérique méridionale appartenait à la Castille en vertu de la capitulation de Tordesillas ». Quant à la dernière objection, il suffit de faire remarquer que, depuis 1501, l'Espagne n'avait plus le droit de proclamer le continent sud-américain sa propriété exclusive : à partir du cap Saint-Augustin, il cessait d'appartenir à la Castille. Vespuce, en outre, dans sa *Relazione* à Soderini, exprime en termes non douteux que son intention était d'atteindre Malacca par la voie de l'ouest, et il critique vivement le commandant de l'expédition d'avoir dévié, sans motif, de l'itinéraire prescrit, pour aller reconnaître la côte de Sierra-Leone ⁽³⁾.

L'entreprise qui devait être, selon le Florentin, le couronnement de sa carrière, échoua complètement; les découvertes nouvelles se limitèrent à l'île de Fernando de Noronha, entrevue le 10 août 1503, et à une reconnaissance de la côte brésilienne, entre la baie de Tous-les-Saints et 18° lati-

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *Los trabajos geográficos de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1900, p. 21.

(2) OSCAR PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*. Stuttgart, 1858, p. 269.

(3) « Con proposito di andare a scoprire una isola verso oriente, che se dice *Melacha*. » L'erreur de « oriente » pour « occidente » se retrouve encore dans l'édition des *Quattuor Navigationes*; mais elle a été évitée dans la plupart des versions latines de la lettre à Soderini, entre autres dans la *Raccolta Vicentina*, 1507, et dans celle de JOBST RUCHAMER, 1508. — *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 2, p. 167.

tude sud. Vespuce attribua la perte des quatre navires ⁽¹⁾ et l'échec de toute la mission à la « folie et à l'arrogance » du capitaine en chef.

Après le quatrième voyage de Vespuce, on n'entend plus parler d'expéditions officielles portugaises à la recherche du passage sud-ouest. Reconnut-on que cette tâche incombait à l'Espagne? Était-on convaincu de la non-existence du détroit à des latitudes moins élevées que celle du cap de Bonne-Espérance? Quoi qu'il en soit, le Brésil, l'énorme possession portugaise dans l'Amérique méridionale, ne servit que de station de ravitaillement pour les flottilles de l'Inde; celles-ci touchèrent régulièrement à Porto-Seguro (Bahia) ou à Santa-Cruz, pour y prendre soit de l'eau et des fruits, soit du bois de teinture et des esclaves; le droit d'y trafiquer fut affermé à des marchands. Le peu de surveillance des côtes et l'appât de gros bénéfices commerciaux y appelèrent bientôt des navires d'autres nationalités, en premier lieu d'armateurs français. Au mois de janvier 1504, le Normand Binot Paulmier de Gonneville semblait avoir atterri entre 26° et 30° latitude sud ⁽²⁾. Les marchands français continuèrent d'ailleurs, malgré l'opposition des Portugais, à visiter les pays sud-américains jusqu'au Rio de la Plata, comme il résulte de la plaquette allemande : *Die Copia der neuen Zeitung aus Presilly Land*, de 1514.

Aucune carte ni pièce authentique quelconque ne nous renseigne sur ces explorations clandestines, dont le but était exclusivement commercial, il est vrai, mais qui ne négligèrent pas, selon toutes probabilités, de s'enquérir auprès des indigènes de l'existence d'un passage vers le Pacifique.

En dehors des témoignages qui semblent attribuer la découverte du fleuve argentin à Améric Vespuce, on possède des indications peu précises malheureusement sur une reconnaissance des parages du cap Sainte-Marie par

(1) Les navires rentrèrent cependant à Lisbonne. Ils auraient étendu leurs explorations jusqu'à l'embouchure du Rio de la Plata, d'après Varnhagen. J. FISKE, *Discovery of America*. New-York, 1892, vol. II, p. 171.

(2) Le capitaine OLIVER PASFIELD, ayant soumis les trois récits du voyage de Gonneville à un nouvel examen, arrive à la conclusion que le Normand, au lieu de débarquer au Brésil, atterrit à Madagascar, île qu'il aurait découverte deux ans avant les Portugais. *The Land of Parrots*. SCOTTISH GEOGR. MAGAZINE. Edinburgh, 1900, t. XVI, pp. 68 et 583.

un pilote du nom de Jean de Lisbonne, dès 1506 ⁽¹⁾. Ce personnage (il y a eu plusieurs homonymes) commanda sans doute un des navires portugais qui étaient chargés de la garde de la côte, ou une des flottilles d'armateurs qui avaient obtenu la licence de trafiquer au Brésil. On est très peu renseigné sur ce navigateur, le plus instruit des grands marins portugais du commencement du XVI^me siècle ⁽²⁾. L'authenticité de ses expéditions ne peut être mise en doute; les avis diffèrent seulement quant à l'époque où il aurait découvert le cap Sainte-Marie. On a proposé 1514 comme date extrême ⁽³⁾, mais son *Livro de Marinharia* a été fait en cette année et il contient au surplus le routier du Brésil jusqu'au Rio de la Plata. Jean de Lisbonne paraît avoir fourni à Magellan des renseignements concernant le cap Sainte-Marie, où il résida, en compagnie du pilote Gallego de Carvalho (Vasco), qui prit part à la première circumnavigation du monde.

A la mort de la reine Isabelle de Castille (1504), son époux D. Fernand, décidé à reprendre son œuvre de colonisation et en premier lieu la recherche d'un passage vers l'Inde, encouragea énergiquement les expéditions de découvertes aux Antilles et au Nouveau Monde. S'il alla jusqu'à acheter des navires de ses propres revenus, rapporte Herrera ⁽⁴⁾, ce fut grâce à l'obstination que mit le roi de Portugal à envoyer coup sur coup des « découvreurs du détroit ». Le dernier de tous, Vespuce, pénétra à plus de 20° à l'ouest du méridien de San Roque. Comme il s'était engagé dans le domaine réservé à l'Espagne, elle crut qu'elle tenait la solution définitive du problème du passage par le sud-ouest, et fit, en grande partie pour ce motif, semble-t-il, des instances pressantes auprès de Vespuce pour le décider à se mettre à la disposition de la Casa de Séville. Il acquiesça et dut quitter assez brusquement le Portugal, car avant le 4 septembre 1504, il avait pris du service à la Casa de Contratacion, où il fut chargé plus tard, sur la recommandation de

(1) ALEXANDRE DE GUZMÃO, d'après H. HARRISSE, *Discovery of North-America*, p. 721.

(2) J.-I. DE BRITO REBELLO, *João de Lisboa. Livro de Marinharia. Tratado da agulha de marear*. Lisboa, 1903, p. XLI.

(3) *Centenario do descobrimento da America*. MEM. DA COMMISS. PORTUG. Lisboa, 1892, p. 14. — CORREA, *Lendas da India*, sous la même année.

(4) *Loc. cit.*, dec. 1, lib. VI, cap. XVI.

Colomb lui-même, de fonctions qui en firent en quelque sorte le successeur de l'amiral ⁽¹⁾.

Au commencement de 1505, Vespuce était établi à Séville, centre des relations de l'Espagne avec le Nouveau Monde; ses habitants jouissaient du privilège exclusif de trafiquer avec les Antilles, malgré les efforts du roi pour accorder la même licence à tous les habitants de son royaume, ou du moins à ceux de ses sujets qui avaient résidé quinze à vingt ans à Séville, Cadix ou Xérès.

Le prince fit savoir, le 13 mars 1505, aux Oficiales de la Casa, qu'il donnait l'autorisation d'aller à la découverte de certaines régions qui seraient indiquées par Amerigo et Vinc. Yañez Pinzon ⁽²⁾; cette expédition, est-il dit ailleurs, qui avait été décidée aux Juntas de Toro, avait pour but d'atteindre les possessions portugaises de l'Inde ⁽³⁾. Les deux pilotes eurent plusieurs entretiens avec Matienzo et Pinelo, les facteurs principaux de la Casa. Ce qui prouve l'importance qu'on attachait à l'expédition projetée, c'est que Pinzon reçut la visite de Pedro de Miranda, envoyé par le roi pour s'entretenir avec lui de l'équipement de la flottille ⁽⁴⁾. Contre toute attente, les navires ne purent pas partir; rien ne nous permet en effet d'identifier l'entreprise de Vinc. Pinzon (que devait accompagner de la Cosa), avec le voyage de certains armateurs et de Juan de la Cosa, qui était déjà de retour à Séville au printemps de 1506 ⁽⁵⁾. D'après le contenu de la cédula du 23 août 1506, promulguée par Philippe de Bourgogne au nom de sa femme, la reine Jeanne ⁽⁶⁾, et d'après le texte d'une autre cédula, du 15 septembre suivant ⁽⁷⁾, le plan de la campagne de 1505 semble avoir été repris à l'automne de l'année suivante.

(1) Voir plus loin.

(2) *Documentos ineditos de India*. Madrid, t. XXXI, p. 283.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 294.

(4) H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 730.

(5) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 27.

(6) IDEM, *Ibid.*, p. 32 : « ya sabeis como estava mandado hacer una Armada para descubrir la Especieria é estaban mandado hacer en Viscaya los navios... que son partidos para esa cibdad ».

(7) NAVARRETE, *Colección*, t. II, p. 317.

Cette expédition, confiée à Vespuce et à Pinzon, est la première de la série d'entreprises qui avortèrent grâce aux protestations des agents diplomatiques portugais. Le roi Philippe, qui en patronna l'exécution, avait déjà commandé en Biscaye l'équipement de trois navires, avec ordre de les conduire ensuite à Séville, où les capitaines devaient s'embarquer; mais le roi de Portugal s'opposa avec une telle véhémence à cette soi-disant intrusion dans son domaine, et ses ambassadeurs agirent si bien, que les préparatifs traînèrent en longueur et que l'escadre reçut des contre-ordres qui en ajournèrent indéfiniment le départ (1507).

Rentré de sa campagne d'Italie au mois de juillet 1507, Philippe le Beau se mit immédiatement en rapport avec la Casa de Contratacion de Séville, et on ne peut méconnaître que toute une série de mesures vigoureuses, se rapportant à la conquête définitive de la route de l'Inde par l'ouest, sont dues à son initiative.

Le 7 novembre, le roi invita Améric Vespuce et Juan de la Cosa à venir le rejoindre à Burgos, où se trouvaient déjà Vinc. Yañez Pinzon, J. Diaz de Solis, très au courant de la navigation dans les mers indiennes et américaines ⁽¹⁾, et attaché depuis peu au service de la Casa, et enfin le futur président du Conseil des Indes, l'évêque Juan Fonseca. C'est au cours des conférences dites de la Junta de Burgos qui eurent lieu dans ce temps, et dont les délibérations furent tenues secrètes, qu'on discuta plus systématiquement que jamais les « cosas del descubrir », c'est-à-dire les affaires relatives aux découvertes. Bien qu'aucune pièce formelle ne nous renseigne sur les travaux de la Junta, il est certain que plusieurs résolutions importantes y ont été prises. On décida notamment :

1° La création du poste de Piloto-mayor ou pilote en chef de la Casa de Séville, chargé de la préparation de pilotes capables et de la construction de meilleures cartes hydrographiques; par cédule royale du 22 mars 1508 ⁽²⁾, Améric Vespuce fut appelé à ces fonctions;

(1) J.-D. de Solis se serait trouvé à bord d'un des deux navires de l'expédition de Vespuce, en 1504, qui avaient poussé jusqu'au Rio de la Plata. VARNHAGEN, cité par J. FISKE, *Discovery of America*, t. II, p. 171.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. I, lib. VII, cap. I.

2° L'envoi d'une expédition de découvertes à la côte américaine, au nord de Veragua; dans les instructions, il était stipulé qu'on devait trouver « un canal ou une mer ouverte qui mènerait à des mers plus occidentales ⁽¹⁾ » ; Juan de Solis et Pinzon furent investis du commandement des navires par lettre royale du 23 mai 1508; une des raisons, paraît-il, pour lesquelles cette mission ne fut pas confiée à Vespuce, aurait été le désir de diminuer le plus possible la participation des étrangers aux expéditions nationales;

3° L'armement de deux autres explorations qui furent dirigées simultanément sur Veragua et sur Darien, avec la mission de fonder des colonies en ces endroits; l'une fut placée sous les ordres de Diego de Nicuesa, l'autre sous ceux d'Alonso de Hojeda et de Juan de la Cosa; c'est par ces derniers que fut fondé le port de la Antigua de Darien, la première ville de l'Amérique centrale et le siège d'une succursale de la Casa de la Contratacion de Séville; de ce point devait partir un jour l'expédition à la découverte du Pacifique.

Améric surveilla l'équipement de l'escadre qui fut envoyée sous J. Diaz de Solis et Pinzon aux mers de l'Inde portugaise ⁽²⁾. Notons parmi les stipulations qui réglèrent la marche de l'expédition, celles qui seront copiées presque littéralement plus tard dans les ordres que le roi Charles fera parvenir à Magellan : Pinzon est nommé « veedor » ou inspecteur général de la mission, mais il doit obéissance à de Solis pour tout ce qui concerne la navigation et l'itinéraire; si de nouvelles terres sont découvertes, le haut commandement en reviendra à Pinzon; chaque ordre donné par de Solis sera transmis en présence du veedor; défense est faite de débarquer dans le domaine portugais ou de franchir la ligne de démarcation, si ce n'est en cas de nécessité dûment constatée dans un rapport protocolaire; au retour, les navires ne pourront toucher à un port que dans l'île d'Española; s'ils sont obligés d'entrer dans un autre port, on ne parlera à personne du but du voyage ni des produits des nouvelles terres ⁽³⁾.

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 62.

(2) Lettre de Franc. Corner, ambassadeur vénitien, datée de Burgos le 16 juillet 1508. *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 1, p. 95.

(3) PH.-J.-J. VALENTINI, *Pinzon-Solis, 1508*. ZEITSCHR. D. GES. F. ERDK. Berlin, 1898, t. XXXIII, p. 263.

Le pilote principal de l'expédition fut Pedro de Lendesma. C'est un des voyages qui ont donné lieu aux interprétations les plus divergentes. D'après les pièces officielles récemment publiées dans les *Documentos ineditos*, la navigation s'est faite vers le nord, le long de la côte de l'Amérique centrale, et l'on s'est arrêté au cap de las Higueras, situé par Lendesma à 23° latitude nord; cette latitude correspond sensiblement à la limite septentrionale des terres centro-américaines sur la carte des Reinel de 1516 et sur un portulan anonyme du Musée Britannique où les résultats du voyage de Pinzon-Solis sont encore plus nettement marqués (1).

La dualité du commandement entraîna l'échec partiel de l'expédition de 1508-1509 et comme conséquence la mise en jugement des chefs, dès leur rentrée en Castille, le 14 novembre 1509 (2). Solis fut déclaré seul responsable de cette fâcheuse issue et mis en prison; Pinzon reçut au contraire une récompense en argent.

L'année 1508 fut aussi marquée par la tentative de Sébastien Cabot, auquel le roi d'Angleterre Henri VIII confia deux navires, pour s'assurer de l'existence d'une voie maritime septentrionale vers le Cathay. Il s'engagea probablement dans le détroit d'Hudson. Arrêté par les glaces et forcé de rebrousser chemin, il examina avec soin la côte du Labrador, jusqu'à la baie de Chesapeake. Dans le but de reprendre l'exécution de son plan, Cabot se rendit en Espagne, où nous le trouvons en 1509; il escomptait d'autant plus légitimement l'aide du roi que les essais tentés par les Espagnols dans l'Amérique centrale et méridionale, avaient été infructueux, et qu'il se faisait fort, grâce à une première tentative, de découvrir le passage en des latitudes plus élevées. La mort du monarque, survenue en 1516, fit évanouir toutes ces espérances.

(1) MS. Egerton, n° 2805, reproduit dans J. DENUCÉ, *The Discovery of the North Coast of South America*, according to an anonymous map in the British Museum. *GEogr. JOURNAL*, London, 1910, July.

(2) Fin d'octobre, d'après NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 47.

5. — Voyages projetés de J.-D. Solis et de Cabot, 1512.

Les Portugais gardaient vis-à-vis de l'étranger un profond silence sur la marche de leurs découvertes en Orient, mais ils s'efforçaient de se tenir au courant des explorations espagnoles dans le Nouveau Monde. Ayant eu connaissance de l'expédition de J.-D. de Solis et de Pinzon en 1508, de celle de J. de la Cosa et de D. de Nicuesa, le roi de Portugal n'hésita pas à faire entendre des réclamations à la cour de D. Fernand, par l'intermédiaire de ses agents à Séville ⁽¹⁾. Il chercha en même temps, d'après une pratique constante suivie en Espagne comme au Portugal, à faire entrer à son service des pilotes espagnols de réputation. C'est ainsi que Juan Rodr. Mafrá fut sollicité, en 1510; il se refusa toutefois à exécuter le contrat et à se rendre à Lisbonne. Cette défection eut pour conséquence l'emprisonnement de l'agent diplomatique portugais, qui avait versé à Mafrá des sommes considérables ⁽²⁾.

Les années qui suivirent l'expédition de Juan D. de Solis avaient été pour l'Espagne une période d'inactivité relative et d'arrêt dans les découvertes, à tel point que le roi s'en inquiéta dans une lettre adressée aux officiales de la Casa : « Je suis étonné, dit-il, qu'aucun de vous ne se présente pour faire des voyages comme précédemment ⁽³⁾; or, ce qui reste encore à découvrir surpasse de beaucoup en richesses de toutes sortes les découvertes faites par nos capitaines ». La nouvelle de la prise de Malacca contribua à secouer la torpeur à laquelle le roi faisait allusion. Des voix s'élevèrent pour contester au Portugal le droit de souveraineté sur l'Aurea Chersonesos (Malacca) et sur les régions adjacentes. L'avis de J. de Solis surtout, l'homme qui se connaissait le mieux « aux choses de la mer », fut défavorable au Portugal. Il prétendait non seulement que Malacca était compris dans l'hémisphère réservé à l'Espagne en vertu du traité de Tordésillas, mais que, la côte de la Chine étant située sur plus de 400 lieues dans les limites de ce domaine, les

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. I, lib. VII, cap. XIII.

(2) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 118.

(3) J. TOR. DE MEDINA, *Juan Díaz de Solis*, p. CCXVII.

Moluques, à plus forte raison, revenaient à la Castille (1). Avant 1512 déjà, Vespuce avait émis la même opinion (2). On essaya à peine, du côté portugais, de réfuter scientifiquement ces prétentions (3); on se contenta de mettre la diplomatie en œuvre pour empêcher le départ de l'expédition que le roi fit équiper à Lepe, dans l'intention de faire déterminer, sur les lieux mêmes et par des gens compétents, la ligne de démarcation fixée par le Souverain Pontife.

On ne sait pas combien de temps Juan D. de Solis, précurseur de Magellan, resta emprisonné à Séville; il regagna le Portugal après son élargissement. Sa biographie jusqu'à son dernier voyage, en 1515, est très embrouillée. Avant l'année 1495, un J. Diaz de Solis (est-ce notre pilote?) semble avoir pillé, avec le concours de corsaires français, une caravelle portugaise venant de Mina (la Guinée), à laquelle il enleva 20,000 dublas; à défaut de preuves péremptoires de sa culpabilité ou de son innocence, on doit cependant constater qu'il quitta Lisbonne pour se rendre en Espagne, où il prétexta que le roi de Portugal n'avait pas observé les stipulations de trois lettres patentes, ni payé des sommes qui lui étaient dues (4). Revenu à Lisbonne après son emprisonnement à Séville, il fit des instances pour être mis en possession des sommes que le souverain lui devait. Ayant de nouveau échoué dans ses démarches, il décida d'offrir définitivement ses services à l'Espagne. La Casa de Séville s'empressa de se l'attacher comme

(1) *Alguns Documentos de la Torre do Tombo*, p. 262. Lettre de J.-M. de Vasconcellos, du 30 août 1512. Texte espagnol dans *Doc. ineditos de Indias*, 1883, t. XXXIX, p. 225.

(2) « En el oriente posee Portugal mucho ques de V. M. La misma ciudad de Maluca que tiene 25,000 vezinos le toca segun parece por este mapa-mundi que hizo enpremir Americo que anduvo por aquellas partes, el qual tiene en forma redonda el Sr Inf^{te} (le frère de Charles V) en su camara. » Lettre d'Alonso Çuaço au Roi, datée de Santo-Domingo d'Hispaniola, le 22 juin 1518. *Colección de doc. ineditos de Indias*, t. I, p. 296.

(3) Une lettre de Vasconcellos du 30 août 1512 fait probablement allusion à un échange de vues avec la Castille, concernant le droit de souveraineté à Malacca et aux Moluques : *Carta de João Mendes de Vasconcellos a El Rei sobre a conferencia que tirera com o de Castella a respeito de Maluco, etc.* (an 1512). VICOMTE DE SANTAREM. *Quadro elementar das relações diplomaticas de Portugal*. Lisboa, t. II, p. 19.

(4) *Alguns documentos de la Torre de Tombo*, p. 263 : lettre de J.-M. de Vasconcellos, du 30 août 1512 — VICOMTE DE SANTAREM, *loc. cit.*, t. II, pp. 19-20.

pilote-major, en remplacement d'Améric Vespuce qui était mort le 22 février ⁽¹⁾ : le 24 avril, elle lui remit une somme de 34,000 maravédis pour le dédommager du temps qu'il avait été en captivité, et on le rétablit dans tous ses droits ⁽²⁾.

Juan D. de Solis reçut immédiatement le commandement de trois petits navires qu'il devait conduire, par la route fréquentée par les Portugais ⁽³⁾, au cap de Bonne-Espérance et à Ceylan; ici devait commencer l'œuvre de démarcation; il se rendrait ensuite à Malacca, puis aux Moluques et prendrait possession de l'archipel au nom de la Castille ⁽⁴⁾; il irait ensuite à Sumatra, à Pegou, en Chine et au pays de « los Jungos », des jonques ⁽⁵⁾, s'il y avait lieu; on ne sait rien de l'itinéraire que de Solis pensa suivre pour rentrer en Europe.

Le promoteur de la nouvelle entreprise fut l'infatigable évêque de Valence, Fonseca, l'instigateur des principales missions envoyées par l'Espagne au Nouveau Monde. Remarquons que la même année qu'il organisa l'expédition de J.-D. de Solis (1512), il avait entamé des négociations avec Sébastien Cabot pour la découverte des Moluques par le nord, par la terre des Bacallaos ⁽⁶⁾. On ne possède presque pas de détails sur cette reprise du problème du passage nord-ouest; les pourparlers traînèrent toutefois en longueur; en 1512, Pierre Martyr mentionne Cabot comme devant partir au mois de mars de l'année suivante ⁽⁷⁾, c'est-à-dire à la même époque que la flottille de Juan D. de Solis.

(1) Cédule royale du 25 mars 1512.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 47.

(3) Au Portugal, on aurait équipé au même moment une expédition aux Antilles, situées dans la démarcation de la Castille. VICOMTE DE SANTAREM, *loc. cit.*

(4) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 403.

(5) Nom appliqué aux navires de Bengala, Pegou, Martaban, Siam et Tarnasserim, d'après Giovanni da Empoli. H. YULE, *Cathay and the way thither*. London, 1866, in-8° (Hakluyt Society, 36-37), p. cxxlii.

(6) « Sabeis que en Burgos os hablarón de mi parte Conchillos i el obp. de Palencia sobre la navegacion á los Bacallos, e ofrecisteis serviros escribiendo yo á Milor de Wiby, nro capitan... » Lettre de Ferdinand d'Aragon à Cabot, Logroño, le 13 sept. 1512. — H. HARRISSE, J. et S. CABOT, doc. XVI, p. 331.

(7) P. MARTYR, *De Orbe novo*, dec. III, lib. VI, fol. 56 (édition de 1533).

Fonseca avait conclu avec ce pilote un accord, en vertu duquel la moitié des bénéfices de l'entreprise que réaliserait de Solis lui reviendrait (1). De semblables conventions ne doivent guère nous surprendre; elles étaient à la mode alors et nous les retrouverons identiques dans l'expédition de Magellan.

Juan D. de Solis était plein d'espoir dans la bonne issue de l'expédition, par laquelle il croyait porter un coup terrible à la prospérité du Portugal. La capitulation qui contient les instructions pour le voyage lui conféra, ainsi qu'à ses descendants, le titre de « adelantado mayor » ou gouverneur des nouvelles régions, et il fut investi de l'ordre de Santiago, faveurs que le roi accorda pareillement à Magellan avant son départ.

A mesure qu'approchait le mois de mars 1513, fixé pour mettre les navires en état de prendre la mer, l'ambassadeur portugais J. M. de Vasconcellos redoublait d'instances auprès de Juan D. de Solis pour le dissuader de son entreprise; il lui exposa combien la navigation projetée serait pernicieuse aux intérêts du Portugal et le peu de profit qui en résulterait pour de Solis personnellement. Le pilote répondit, comme plus tard Magellan à l'agent Alvarez, que la première stipulation du contrat avec la Casa prohibait strictement de faire des explorations dans le domaine portugais, que l'unique désir de l'Espagne était de sortir de la situation impossible concernant les démarcations en Orient, « de maneira que nunca Portugal e Castile tenesem nhum debate ». De Solis engagea l'ambassadeur à prendre l'initiative d'un mouvement pour l'envoi simultané de navires portugais, afin d'aller vider sur les lieux mêmes, de commun accord, la question en litige. De Vasconcellos ne voulut pas entendre parler d'une solution aussi logique de la difficulté; il insista sur le retour du pilote au Portugal, lui assurant qu'il serait rétabli dans tous ses droits; de Solis resta inébranlable. Il alla faire part de l'intrigue à Fonseca qui en avertit aussitôt le roi. Celui-ci fit déposer à Lisbonne une plainte contre l'agent portugais, et les menées secrètes cessèrent peu de temps après. Si nous insistons quelque peu sur ces détails, c'est pour montrer

(1) NAVARRETE, *Coleccion*, t. III, p. 132. — SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos dos Portuguezes nos seculos XVI e XXII*. Lisboa, 1898, t. II, p. 112.

que la tactique employée plus tard envers Magellan n'était pas nouvelle, qu'elle fut copiée sur celle qu'employa déjà l'opposition portugaise au temps de Juan D. de Solis. Les officiales de la Casa furent également en butte aux machinations des agents portugais. Ils finirent par se méfier de Juan D. de Solis, de son inconstance ⁽¹⁾, et exprimèrent des doutes sur les chances de réussite des petits bâtiments pour un si long voyage.

Don Fernando renonça finalement à l'entreprise, intimidé de nouveau par son parent D. Manuel, qui se disait lésé dans ses plus grands intérêts par l'expédition de de Solis. Le 30 septembre, le roi intima aux officiales de Séville de suspendre l'équipement des navires jusqu'à nouvel ordre, c'est-à-dire jusqu'après les négociations qui avaient été entamées avec D. Manuel ⁽²⁾; les arrangements déjà pris serviraient à une nouvelle mission vers l'Amérique centrale ⁽³⁾ qui partirait sous les ordres de Vasco Gallego.

L'expédition de Juan d'Agramonte, décidée peu avant 1514 et qui devait explorer la côte septentrionale de l'Amérique du Nord ⁽⁴⁾, fut ajournée; il en fut de même de celle de Sébastien Cabot, projetée pour l'année 1512; cette mesure paraît due à l'incompétence de l'Italien ⁽⁵⁾; les officiales furent invités à occuper ce navigateur à d'autres entreprises, afin de lui faire acquérir l'expérience voulue pour le voyage au nord ou tout autre.

La solution du problème des démarcations fut abandonnée aux théoriciens et à des commissions diplomatiques ⁽⁶⁾. En attendant un jour plus propice

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 106 : persona de no mucha constancia (le 29 mars 1512).

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. I, lib. IX, cap. XIII.

(3) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 106, le 30 sept. 1512.

(4) « Para ir a saber el secreto de la terra nueva. »

(5) « No teniendo Sebastian Caboto tanta experiencia como seria menester. » Cédule royale du 12 décembre 1514.

(6) VICOMTE DE SANTAREM, *Quadro elementar*, t. II, p. 20 : An. 1513, Agosto 4 : Representação de Lope Furtado de Mendonça, embaixador de Castilla, ao Senhor rei D. Manoel, sobre a divisão dos mares d'estes reinos. — An. 1513, Set. 6 : Carta do S. Rei D. Manoel para el Rei de Aragoã sobre o que havia dito o Embaixador de Castilla Lope Furtado de Mendonça em Lisboa à cerca do desembarque dos Portuguezes na terra do oiro. — An. 1513, Set. 6 : Carta d'El Rei de Aragoã para o de Portugal, sobre o que lhe dissera Lope Furtado de Mendonça a respeito do desembarque dos Portuguezes na terra do oiro junto ao Bresil.

à ses projets, le vieux Juan D. de Solis s'employa à la construction de cartes marines et à l'instruction des pilotes. En 1513, il fut chargé avec Jean Vespuce, le neveu d'Améric, de dresser un padron ou carte générale, destinée à la grande expédition de Pedrarias d'Avila à l'isthme de Panama ⁽¹⁾.

La nouvelle de la découverte du Pacifique vint soudain ébranler les esprits en Espagne et força la Casa de Séville de s'occuper de nouveau de la question brûlante du passage du sud-ouest. Au moment même où il entrevit le Grand Océan (1513), Balboa projeta d'atteindre les Moluques par cette mer nouvelle, au moyen de navires construits sur la côte ⁽²⁾. L'idée fut réalisée en partie en 1519, par l'expédition d'Andrés Niño.

On ignore si Juan D. de Solis lui-même saisit le Conseil des Indes du projet de son dernier voyage, qui fut donc immédiatement inspiré par la découverte de Balboa. Grâce à cette découverte, l'idée de l'existence d'un passage fut plus que jamais débattue entre pilotes et géographes; des rumeurs de source portugaise sur le large estuaire du fleuve Argentin furent mises en rapport avec la direction de la côte entrevue par Balboa; il n'en fallut pas davantage pour que les cosmographes représentassent l'Amérique du Sud sous une forme grossièrement triangulaire. Nous rappellerons que, bien des années avant 1513, le continent avait été figuré par des cartographes de l'école de Waldseemüller, sous un aspect qui se rapproche singulièrement de la réalité; d'après ces anciens tracés, où le Pacifique se trouve marqué dès les premières années du XVI^e siècle, il suffisait de contourner le Brésil pour arriver au Grand Océan. Toutefois sur les globes de Johann Schöner, de 1515, on voit percer l'idée d'un passage sud-ouest, d'un véritable détroit entre deux masses de terre considérables. Cette configuration dérive directement de la relation d'une expédition privée, connue sous le nom de *Copia der Newen Zeytung aus Presilg Land*.

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 117. — LUIGI HUGUES, *Giovanni Vespucci*, 1897.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. I. — *Colección de doc. para la Hist. de Costa-Rica*, por HERNANDEZ, vol. IV, doc. 1.

6. — Expédition de Christoval de Haro, 1513-1514.

Nous avons rapporté que le Portugal avait abandonné l'exploitation des ressources commerciales du Brésil à l'initiative privée, et qu'un certain nombre d'expéditions furent équipées par des particuliers, munis d'une licence royale. On a conservé le souvenir d'au moins trois de ces entreprises qui ont enrichi en même temps le domaine des connaissances géographiques durant le premier quart du XVI^e siècle : la première est celle de Fern. de Noronha, en 1504 ; la seconde a été armée par la puissante maison florentine des Marchioni, de Lisbonne, en 1511 (1) ; la plus importante fut celle de Christoval de Haro et d'autres armateurs, des années 1513-1514.

Ce voyage n'est connu que par un seul document, conservé en plusieurs copies, et qui présente cette particularité qu'il est une des premières plaquettes allemandes qui portent le nom de *Zeitung* : *Copia der Newen Zeytung aus Presilg Land*. C'est très probablement le récit d'un agent de la célèbre firme des Welser, d'Augsbourg, établi à Madère et rentré en Allemagne par Anvers. Des dix exemplaires retrouvés, une seule copie, en manuscrit, découverte aux archives des princes Fugger, à Augsbourg, porte la date du retour des navires à Madère, c'est-à-dire le 12 octobre 1514 (2).

L'escadrille ne comprenait que deux petits vaisseaux et était placée sous les ordres du « plus grand pilote portugais » de l'époque ; son nom n'est pas mentionné. Häbler et d'autres auteurs se sont prononcés pour Jean de Lisbonne ; nous croyons que ce fut Juan Diaz de Solis. Comme cette identification est de nature à modifier sensiblement l'interprétation des expé-

(1) En 1511, un marchand, João de Braga, s'était établi dans une des îles fertiles de la baie de Rio de Janeiro ; en 1514, les mêmes endroits avaient été explorés par Pero Lopez.

(2) KONRAD HÄBLER, *Die Newe Zeitung aus Presilg Land im Fürstl. Fuggerschen Archiv*. ZEITSCHR. DER GES. FÜR ERDK. Berlin, 1895, t. XXX, p. 357. — Il existe toute une littérature au sujet de cet opuscule ; voir L. HUGUES, *Sulla relazione fra la Neue Zeitung e il terzo viaggio di Am. Vespucci*. Casale, 1894. — SOPHUS RUGE, *Copia der Newen Zeitung aus Presilg Land*. IN IV^e UND V^e JAHRESBERICHT DES VEREINS FÜR ERDK. Dresden. — FR. v. WIESER, *Magalhães-Strasse und Austral-Kontinent auf den Globen Schönners*. Innsbruck, 1881, Beilage I. — AL. DE HUMBOLDT, *Examen critique*, t. V, p. 239.

ditions suivantes, disons brièvement les motifs qui nous ont suggéré notre hypothèse.

On a objecté que J.-D. de Solis n'était plus au service du Portugal en 1513-1514, et qu'il n'était pas de nationalité lusitanienne; nous savons aujourd'hui qu'il était né au Portugal, de parents espagnols, et qu'il ne fut attaché à la Casa de Séville que pendant les dernières années de sa longue carrière. La plaquette allemande mentionne que le pilote avait fait plusieurs voyages aux Indes (occidentales); c'est peut-être une allusion à l'expédition de J. de Solis des années 1508-1509. La maison des de Haro, originaire de Burgos, mais intéressée depuis 1503 presque exclusivement dans les affaires portugaises, au même degré que les Fugger, les Welser, les Marchioni, pouvait se payer le luxe d'engager des pilotes royaux comme J.-D. de Solis. Christ. de Haro, représentant de la firme à Lisbonne, a dû obtenir facilement la licence du roi, en reconnaissance des éminents services qu'il lui avait rendus; il semble enfin que des rapports aient existé entre un Johan de Solis, notre pilote, et Chr. de Haro. Celui-ci chargea la banque des Fugger à Rome, de payer à Johan de Solis la somme de 60 ducats ⁽¹⁾; on ignore le motif du paiement ainsi que l'année du versement; celui-ci a eu lieu en tout cas avant 1527.

Chronologiquement, la participation de J. de Solis à l'expédition de 1513 s'explique fort bien. Le voyage projeté pour 1512 ayant été ajourné *sine die*, le pilote n'avait plus à faire face à Séville qu'à ses travaux cartographiques et à la formation de pilotes. C'est alors que se produisit, suggérée peut-être par le pilote lui-même, l'offre sans doute brillante de Chr. de Haro qui voulait à nouveau chercher une voie navigable par l'ouest vers les Moluques. Pendant toute l'année 1512, J. de Solis avait espéré que la Casa de Contratacion l'enverrait à la tête d'une expédition de ce genre; nous savons qu'un navire avait été préparé à cette fin,

(1) ALOYS SCHULTE, *Die Fugger in Rom*. Bonn, 1903, t. II, p. 223, in-8°. Einzunehmen : Christoforo di Haro sendt zu Rom zalt Johan de Solis, adi 20. zungno im 23. duc .. 60 duc... (Chr. de Haro a envoyé à Rome, pour être remboursée à Johan de Solis, le 20 juin, la somme de 60 ducats.)

en dehors de ceux équipés pour le voyage de 1512, mais le départ n'eut jamais lieu ⁽¹⁾. On pourrait encore expliquer la mise à exécution du plan de de Haro par J. de Solis en 1513-1514, par de nouvelles accusations qui étaient parvenues contre lui à la Cour et qui se rapportaient toujours à l'acte de piraterie cité plus haut; le 27 mai 1513, le monarque écrivit à la Casa qu'elle devait ouvrir une instruction secrète; si de Solis était trouvé coupable, on devait se saisir de sa personne pour que le roi le punit en conséquence ⁽²⁾. On n'a pas retrouvé d'autres pièces concernant cette affaire, mais il n'apparaît nulle part que le pilote ait été emprisonné. L'omission de son nom dans la *Copia* s'expliquerait par la crainte de mécontenter, non seulement le roi d'Espagne, parce qu'il servait à bord de navires portugais, mais également celui du Portugal, avec qui il s'était brouillé. Nous citerons encore l'allégation d'après laquelle de Solis aurait déjà eu des notions sur le fleuve Argentin et le témoignage autorisé de Galvaõ, qui rapporte que J. de Solis partit de Castille en 1512 pour la découverte du Rio de la Plata; au mois de septembre 1515, continue cet auteur, il réapparut dans les mêmes régions, mais ce fut pour y trouver la mort ⁽³⁾.

On pourrait tirer argument des minces faveurs que J. de Solis obtint de Sa Majesté, le 24 décembre 1513 et le 29 janvier 1514 ⁽⁴⁾, pour conclure à son séjour en Espagne pendant la durée du voyage, renseigné par la *Copia*: mais on ne peut pas oublier qu'il se place un intervalle de plusieurs mois entre la date de la requête du pilote et la concession royale. Remarquons enfin que de Solis n'a pas été entendu au procès que le fils de Colomb intenta au fisc, au mois de février 1513, et où son absence comme chef du service technique de la Casa aurait été difficilement excusable ⁽⁵⁾.

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 113 : « aunque haya de hacer el viaje (de Solis), no será tan en breve ».

(2) IDEM, *Ibid.*, p. 115.

(3) GALVAÕ, *loc. cit.*, édition de la Hakluyt Society. Londres, 1862, p. 122 : vio nellas mostras de prata e assi lhes pos nome Rio da prata e dizem ainda q' foy mais adiante por lhe parecer bem a terra.

(4) D. JOSÉ TOR. DE MEDINA, *loc. cit.*, doc. 36-37.

(5) IDEM, *Ibid.*, p. LV, note 13, pense que de Solis se trouva en ce moment à la Cour.

Les deux navires de Chr. de Haro étaient de retour à Madère le 12 octobre 1514 ; le mois suivant, de Solis reçut les premières instructions officielles pour l'organisation de la grande expédition de 1515-1516. Il avait eu le temps suffisant pour communiquer au roi et à la Casa l'éclatante découverte qu'il venait de faire ; les cédulas royales se succédèrent, recommandant d'accélérer les préparatifs de la flottille. Il s'agissait toujours de devancer les Portugais dans la prise de possession du canal hypothétique que de Solis croyait avoir atteint, et dans la conquête du pays de l'or ; il ne fut plus question du procès des années précédentes. On conçoit d'autre part la raison du silence que garda de Haro au sujet de l'entreprise de 1513-1515 ; il redoutait le courroux du roi de Portugal, puisqu'il avait été le principal artisan d'un voyage qui promettait d'avoir des conséquences désastreuses pour les intérêts lusitaniens.

Passons rapidement en revue les résultats de l'expédition, dite de la *Copia*. Les navires longèrent la côte du Brésil sur une grande étendue et arrivèrent à un promontoire, le cap Santa Maria, reconnu déjà par Jean de Lisbonne, d'après les historiens portugais ⁽¹⁾ ; il est situé à un degré plus au sud que le cap de Bonne-Espérance, c'est-à-dire vers 34° S., ce qui est la latitude de l'embouchure du Rio de la Plata. Or, d'après le récit, l'ouverture du soi-disant canal vers les Moluques, se trouverait à 40° lat. S. ; de ce point à Malacca, il n'y avait plus que six cents lieues. Nous croyons devoir conclure, d'après ces termes, que les navires avaient poussé jusqu'au golfe de San Mathias, qui fut donc identifié par les équipages avec le détroit tant désiré. La description de la *Copia* s'applique en effet mieux au golfe précité qu'au fleuve Argentin ; il est curieux de constater que ce golfe resta mal connu jusqu'en plein XVII^e siècle, qu'il garda longtemps encore après le nom de « Bahia sin fondo » de « Bai ohne Hintergrund », d'après Humboldt, de « Bottomless bay » sur plusieurs cartes anglaises. Des erreurs de cinq degrés de latitude ne se rencontrent presque plus vers 1513 ; les plus importantes méprises à cette époque dépassent rarement deux degrés.

(1) J.-I. DE BRITO REBELLO, *loc. cit.*, f. p. XLVI-XLVII. — K. HAEBLER, *loc. cit.*, p. 358, suppose que le nom fut appliqué par le pilote de l'expédition de la *Copia*.

Enfin, la rive nord du Rio de la Plata est pauvre en ports naturels et en fleuves, tandis qu'ils abondent entre le Rio et le golfe de San Mathias (1). Les navires pénétrèrent dans le canal à 60 milles de distance de l'embouchure, ce qui n'est guère admissible dans le golfe San Mathias; en cet endroit, on put distinguer les terres de l'autre versant du détroit! Si Jean de Lisbonne avait été le pilote de l'escadre, il aurait dû reconnaître les parages où se trouvaient les navires, tout au moins le cap Sainte-Marie, où il avait si longtemps séjourné. Dans la *Copia*, au contraire, il est question d'un golfe ou d'un canal complètement inconnu; on constata sur le rivage la présence d'indigènes vêtus de pelisses, et qui parlèrent, entre autres, de montagnes couvertes de neige. Les marins n'eurent malheureusement pas l'occasion d'achever l'exploration de la région à cause d'une de ces formidables tempêtes, connues sous le nom de Pamperos, qui les força au retour. Il ne s'agissait d'ailleurs pas d'un voyage de recherches hydrographiques; le but de l'entreprise était avant tout commercial; le pilote se proposa de revenir bientôt dans les mêmes parages et de trouver le passage sud-ouest « qui serait de si grand profit pour le trafic avec l'Inde ». On ne connaît rien d'une expédition portugaise qui aurait été dirigée vers ces côtes dans les premières années qui suivirent; J. D. de Solis toutefois y retourna l'année suivante, à la tête d'une flottille espagnole!

Les deux navires de l'expédition de la *Copia* revinrent épuisés en Europe, le 12 octobre 1514. Or, au lieu de rentrer à Lisbonne, ils abordèrent à l'île de Madère. De là, de Solis gagna rapidement la péninsule, pendant que les navires continuèrent le voyage vers Anvers, siège de la maison des de Haro, et notamment de son chef, Diego ou Diogo. Nous inclinons même à croire qu'au lieu de *Nono und Christoffel de Haro*, il faut lire, en tête de la plaquette allemande, *Diogo und Christoffel de Haro*. Häbler identifie ce Nono à Don Nuño Manuel, personnage de l'époque assez mal connu; il voit en lui le commandant de l'expédition, se basant sur une lettre de l'ambassadeur

(1) FR. v. WIESER, *Magalhães-Strasse*, p. 45 et Beilage I. — Häbler opine pour le fleuve Argentin. — NORDENSKIÖLD, *Periplus*, p. 152, n'exclut même pas l'hypothèse que les navires aient pu pénétrer jusqu'au détroit de Magellan.

Alex. de Vasconcellos, du 14 décembre 1531, où il est dit que ce capitaine avait découvert le fleuve Argentin avant de Solis, peu de temps après le voyage de Cabral (1).

7. — Dernier voyage de Juan Diaz de Solis, 1515-1516.

Au départ de l'expédition de la *Copia* (fin 1513), on n'était probablement pas encore informé dans la péninsule ibérique de la découverte de l'océan Pacifique par Balboa (2); dans le projet que de Solis soumit à l'approbation de l'évêque Fouseca, il en est tenu parfaitement compte. La nouvelle de la reconnaissance des Moluques sous Francisco Serrão, doit être arrivée à Séville vers la même époque, malgré les mesures prises par le Portugal pour en empêcher la divulgation; il incomberait à J.-D. de Solis, dans l'idée de Fonseca, d'empêcher la nation rivale de mettre la main sur tout l'Extrême-Orient. La Casa de Séville avait été avertie qu'en l'année 1512, une armada portugaise se dirigerait vers l'Amérique centrale, en violation par conséquent de la convention de Tordésillas; l'année suivante, le roi fit parvenir des ordres à l'amiral et aux préposés des Antilles, pour barrer énergiquement le chemin aux étrangers. Il pria en même temps son parent, le roi de Portugal, de punir ceux de ses sujets qui entreprendraient d'envoyer des navires dans des parages qui relevaient si manifestement de la couronne de Castille (3).

(1) F.-A. DE VARNHAGEN, *As primeiras negociações diplomaticas respectivas ao Brazil*, in : *MEMORIAS DO INSTITUTO HISTORICO E GEOGRAFICO BRAZILEIRO*, 1842, pp. 123 et 133; *Diario de Lopes*, p. 187, note et *Historia geral do Brazil*. Rio de Janeiro, 1833, t. I, p. 30. — Il n'est pas sans intérêt de constater que Marino Sanuto, dans ses *Diarii*, a inséré une lettre de l'orateur Pietro Caroldo, du 16 juillet 1533, où il est dit que les Portugais avaient découvert, vers cette année seulement, le Rio de la Plata. *Diarii*, Venezia, 1882, vol. LII, p. 459, et *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 2, p. 293. — A comparer avec une lettre du 16 mai 1531, envoyée par l'impératrice à l'ambassadeur de Portugal, pour que celui-ci engage son seigneur à ne plus envoyer des navires au Rio de la Plata « pues está descubierta por las armadas de V. M. ». NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 333.

(2) On apprit en Castille la nouvelle de cette découverte au mois de novembre 1513.

(3) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 120. — Sur les incursions des Portugais dans le domaine espagnol, voir plus haut, p. 70, note 6.

Au mois de septembre 1514, le roi apprit de nouveau que deux ou trois navires avaient quitté le Portugal en destination des Antilles. De fait, avant la fin de l'année, une caravelle portugaise fut saisie à Puerto-Rico, dans l'île de San Juan; les onze hommes de l'équipage furent conduits à Hispaniola, puis à Séville, afin d'être entendus par la Casa. Il résulte de nos recherches qu'il s'agit ici encore d'une expédition équipée par Chr. de Haro.

Les capitulations de Mansillo, du 24 novembre 1514 (1), renferment les dispositions essentielles, relatives à la nouvelle expédition de Juan Diaz de Solis. Avec trois petits navires (le plus grand de 60 tonnes, les deux autres de 30 tonnes chacun), il devait aller à la côte occidentale de la « Castilla del Oro » ou le Mexique, par le sud-ouest; la reconnaissance de ces rivages devait se faire sur une étendue d'au moins 4,700 lieues ou 100 degrés, et davantage s'il y avait lieu; on estimait, semble-t-il, qu'au bout d'environ 400 degrés, on arriverait à la limite du domaine de l'Espagne, dans l'hypothèse que la côte du Pacifique s'étendait de l'est à l'ouest. De Solis devrait s'assurer en outre si la Castille de l'Or était une île ou bien une terre continentale, et s'il ne s'y trouvait pas de communication avec la mer de Cuba. Le but principal même de de Solis devait consister dans l'identification de ce détroit, situé, croyait-on, vers le parallèle de Cuba; Balboa avait constaté, au Pacifique, la présence de courants marins; ces courants ne pouvaient se produire, d'après lui, que dans des canaux ouverts aux deux extrémités, et jamais dans une baie (2).

Voulant éviter de froisser la Cour de Lisbonne, D. Fernando pria de Solis de répandre le bruit que la couronne de Castille n'était pour rien dans son entreprise, que c'étaient les frères de Juan et quelques amis qui couvriraient tous les frais, que le roi ne leur accordait, outre la licence, que les munitions et les bombardes, comme cela se pratiquait souvent dans des voyages analogues; c'est seulement à l'arrivée de l'escadre au Mexique occidental

(1) NAVARRETTE, *Colección*, t. III, p. 136, num. XXXVI : Instrucción para el viage de Solis.

(2) VARENIUS, *Geographia generalis*. Amstelodami, 1671, c. 12.

que le silence ne devait plus être de rigueur. La conduite étrange du roi en cette occasion ne s'explique pas seulement par la crainte de blesser son parent ; il doit lui avoir répugné en outre de charger d'une mission si importante, un personnage sur lequel pesaient de si lourdes accusations, mais qui lui persuada qu'un immense pays lui appartenait dans l'Amérique méridionale, et qui lui promit d'inaugurer la navigation directe par les mers espagnoles vers les pays des épices et de l'or. La *Copia* avait en effet apporté en Europe les premières notions sur les richesses aurifères du Pérou (1) ; et peut-être D. Fernando voulut-il déjà faire explorer alors plus minutieusement l'intérieur de l'Amérique ; en tout cas, l'archipel des Moluques n'est pas mentionné dans les cédules royales.

Certaines instructions font présager clairement les conditions que le Conseil des Indes devait imposer plus tard à Magellan : un *escribano-contador* et un facteur furent chargés d'annoter toutes les dépenses, ainsi que les moindres événements du voyage. Ces deux personnages, Marquina et Alarcón, eurent en outre la mission de surveiller les actes du capitaine en chef, car la Casa de Séville n'avait pas pleine confiance dans les intentions de J. de Solis ; le vieux pilote dut donc subir l'humiliation de voir ses actes contrôlés par ces deux Espagnols (2), de même qu'à l'égard de Magellan, la Casa jugea opportun de donner comme *conjunta persona*, le capitaine Juan de Cartagena. La prise de possession de terres et d'îles fut prévue, mais il fut interdit d'aborder au domaine portugais ; de Solis reçut enfin quelques-unes des faveurs qu'il était de tradition de conférer au capitaine en chef dans des entreprises de ce genre

Les préparatifs furent achevés au mois de septembre 1515 ; le frère de Juan, mort à cette date, fut remplacé par un autre de ses frères ; Francisco de Torres, beau-frère de Solis, figure sur la liste des équipages en qualité de pilote de l'escadre ; un troisième frère du capitaine général, Francisco Soto, fut chargé des fonctions de piloto-mayor pendant l'absence de Juan

(1) VARNHAGEN, *Historia geral do Brazil*, p. 435, note 2.

(2) MEDINA, *Juan Diaz de Solis*, p. CCXXXII.

Diaz; un des navires avait pour maestre le nommé Diego Garcia, le futur commandant d'une escadre envoyée au Rio de la Plata.

Jusqu'au moment du départ, on craignit les menées secrètes des agents portugais qui cherchèrent à retarder l'appareillage des navires. Ne faut-il pas voir un effet de leur intervention dans la demande que firent les *oficiales* de la Casa de ne pas mettre l'escadre de J. de Solis à la voile en même temps qu'une flottille en destination de l'Amérique centrale ?

Les navires de notre pilote furent finalement autorisés à partir avant les autres (1); mais en levant les ancrés, les marins s'aperçurent qu'un des petits bâtiments avait une fuite considérable qui le fit bientôt couler à fond. Le roi ne se trompa probablement pas, lorsqu'il soupçonna les Portugais d'avoir été les instigateurs de cet accident; il avança immédiatement à de Solis une somme de 75,000 maravédís pour se procurer un autre vaisseau (2).

Le 8 octobre 1513, on put enfin quitter le port de San Lucar (3). Depuis les voyages de Colomb, il n'y eut pas d'expédition dont l'issue fut attendue avec plus d'impatience en Castille, où l'on savait les preuves éclatantes de l'habileté de J.-D. de Solis; comme Magellan, il joignait le savoir des meilleurs pilotes portugais aux connaissances nautiques dont disposaient les marins de l'Espagne (4).

L'historien Herrera nous a conservé le récit le plus véridique de l'expédition de 1513-1516; on suppose qu'il eut à sa disposition le journal de bord d'un des participants du voyage. L'exploration de la côte commença au cap Saint-Augustin ou au cap Frio, le dernier point de l'expédition de Vespuce qui a certainement été entrevu par le Florentin. A 35° lat. S., au port de Nuestra Señora de la Candelaria, à l'est de la ville actuelle de Montevideo, de Solis prit solennellement possession du pays pour la couronne de

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. I, cap. VII.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 140, num. XXXIX.

(3) « La armada se despachava en S. Lucar por Maijo », dit MUNOZ, MSS. LXXV, d'après HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 738. — M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 157, et HERRERA, *loc. cit.*, disent que le départ eut lieu du port de Lepe.

(4) HERRERA, *Ibid.* : el mas excelente hombre de su tiempo en su arte.

Castille, le 2 février 1516 (1). D'après son évaluation, il avait atteint la limite extrême de l'Amérique portugaise; au sud et à l'ouest, la mer et le continent appartenaient à l'Espagne! En remontant le fleuve Argentin, de Solis a dû s'apercevoir que cette voie ne le conduirait pas au Pacifique; l'embouchure de la rivière constitue, en effet, une véritable mer d'eau douce, la « Mar dulce » des cartographes. Quoi qu'il en soit, l'expédition eut ici son dénouement; le vieux pilote fut tué et dévoré par les indigènes: on ne sait au juste si ce fut sur la terre ferme ou dans quelque île en face de la côte (2).

Comme personne n'était désigné pour succéder à de Solis comme chef et guide et qu'il n'y avait pas d'instructions à cet égard, la flottille rentra sous la conduite de Francisco de Torres; on ne rapporta du Brésil en fait de richesses naturelles qu'un peu de bois de teinture et quelques peaux de lous marins. Le jour même de l'arrivée à Séville, le 4 septembre 1516, de Torres alla communiquer au gouverneur de la Castille la fin tragique de son beau-frère, « excellent pilote mais mauvais capitaine », d'après Herrera.

Si de Solis n'avait pas péri, il aurait continué à longer la côte américaine et pénétré peut-être, à moins que les tempêtes n'eussent eu raison de ses fragiles bâtiments, jusqu'au détroit de Magellan. Son expédition n'en ouvrit pas moins aux marins espagnols un vaste champ d'action, en même temps qu'elle ouvrit la voie vers ce détroit, qui devint une nouvelle base pour la

(1) MEDINA, *Juan Diaz de Solis*, Santiago de Chile, 1897, p. 263. Cet auteur cite (p. 191) un extrait d'un mémoire anonyme, d'après lequel la prise de possession du fleuve Argentin fut désavouée plus tard par l'Espagne: « y siendo el año de 1515, yendo Juan Diaz de Solis á descubrir el nuevo camino para las Molucas, llegó á la Isla de San Gabriel, donde dicen que desembarcó, e hizo todos los actos de posesión en nombre de la Corona de Castilla, lo cual no tuvo efecto por la prudencia y real generosidad con que los Reyes Católicos mandaron reparar esta acción; porque reconociendo que este rio pertenecía á la Corona de Portugal por haberle descubierto y tomado posesión de el Amerigo Vespucio en nombre del Serenissimo Rey Don Manuel quince años primero que J. D. de Solis ».

(2) S.-A. LAFONE QUEVEDO, *Juan Diaz de Solis. Estudio historico*. Buenos-Ayres, 1903, p. 36. — Sébastien Cabot rapporte que de Solis mourut en face de l'île Martin Garcia, à trente lieues de l'embouchure du fleuve. *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, n° 2, p. 398.

conquête de l'Orient et des Moluques. Détail curieux, la mort de J. de Solis ne fut pas admise au Portugal! En 1517, le roi D. Manoel fit entendre de vives protestations contre les exploits du piloto-mayor ⁽¹⁾; après avoir commis plusieurs graves délits au Portugal, disait-il, il s'était réfugié à Séville, où il avait persuadé quelques riches marchands de lui confier le commandement d'une expédition au Brésil. Or, à leur retour, les Espagnols (nous savons qu'ils étaient commandés alors par de Torres), ayant cherché un abri contre la tempête dans la baie des Innocents, située dans le domaine du Portugal, y avaient confisqué un vaisseau de cette nation ⁽²⁾. Damian de Goes ajoute qu'à la suite des ces réclamations, de Solis fut sévèrement puni! Le 30 mars 1517, le cardinal Jimenez de Cisneiros informa de nouveau officiellement le roi de Portugal de la mort de Juan Diaz; la dernière expédition du piloto-mayor, ajoutait-il, avait été réellement une entreprise royale « a descubrir »; mais il n'est question dans cette déclaration ni des crimes imputés à J. D. de Solis, ni des dépositions si catégoriques faites par les accusateurs portugais du pilote.

8. — Dernières entreprises à la recherche d'un passage sud-ouest avant Magellan.

La ligne de démarcation telle que J. D. de Solis venait de la fixer au Brésil, ne fut pas admise au Portugal, ainsi qu'il résulte du procès intenté par les marins dont le navire avait été confisqué par de Torres ⁽³⁾. Ce pays restait ainsi fidèle à son ancienne tactique. On conçoit sans peine que jusqu'en 1527 ce fut l'Espagne qui prit toujours l'initiative de trouver une solution du problème. Ainsi une junta de pilotes fut convoquée pendant l'absence de Juan

(1) D. DE GOES, *Chron. de D. Manoel*, parte IV, cap. XX, p. 437. — VICOMTE DE SANTAREM, *Quadro elementar*, t. II, p. 22.

(2) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 163, reproduit un passage caractéristique de la plainte des marins portugais à leur arrivée à Séville : « por no estar hecha la determinacion de los limites, pretenden unos y otros haber sido cortado brazil en la respectiva demarcacion ».

(3) IDEM, *Ibid.*

D. de Solis (novembre 1515), sur la proposition de la Casa de Contratacion de Séville pour fixer la ligne de démarcation dans les parages du cap Saint-Augustin, qui étaient revendiqués par l'Espagne et le Portugal. Au cours des délibérations de cette conférence, on demanda l'avis des plus fameux pilotes de la Castille : Pinzon, Andres et Hernando de Moralès, Sébastien Cabot, Jean Vespuce, Nuno Garcia ⁽¹⁾, Juan Rodr. Serrano et Maurice Romano, cosmographe italien ⁽²⁾. Cabot et d'autres furent aussi consultés sur les droits que la Castille pourrait faire valoir sur les Moluques, attribuées à l'Espagne par J. de Solis. Il est à regretter que les décisions prises par la junta, principalement au sujet des démarcations, soient restées ignorées jusqu'à ce jour. Quelques-uns, il est vrai, contestèrent aux pilotes toute compétence en la matière qui, d'après eux, se trouvait être avant tout une question de détermination de longitude, réservée aux astronomes ⁽³⁾.

Déçue dans son espoir de trouver un passage vers les mers de l'Inde à des latitudes plus basses que celle du cap de Bonne-Espérance, l'Espagne fit porter de nouveau les efforts de ses pilotes et conquistadores sur l'Amérique centrale. Au cours de l'année antérieure à celle où Magellan communiqua le plan de son voyage à la Casa de Séville, on examina sérieusement le projet d'atteindre les Moluques au moyen de navires, construits sur la côte du Pacifique; au mois d'octobre 1516, un certain Rodrigo Colmenarès et Francisco Delapuenta exposèrent leurs idées à ce sujet devant Pierre Martyr, qui a résumé leurs arguments dans ses *Décades* ⁽⁴⁾. On était persuadé que non loin du golfe Saint-Michel commence la terre où poussent les aromates; ce golfe, par conséquent, et non le cap Saint-Augustin, devait servir de point de départ aux expéditions vers les Moluques, car la route par la côte

(1) Pas à confondre avec Andres Garcia Niño; les autres pilotes de la Casa en cette année furent, d'après une cédula royale du 17 juillet 1516, Andres de San Martin, Juan Rodriguez de Mafra, Franc. Çoto ou de Soto. — MEDINA, *Juan D. de Solis*, p. 171.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 319. — *Bull. Soc. geogr. de Madrid*, t. LXVI (1884), p. 27.

(3) *Doc. ined. de Indias*, t. I, p. 296 : lettre d'Alonso de Zuaco, adressée de San Domingo au roi, le 22 janvier 1518.

(4) *De Orbe Novo*, dec. II, cap. X.

orientale était « trop longue et trop difficile et exposée à trop de périls ; d'ailleurs, il faudrait s'avancer au delà de 40° dans l'hémisphère austral (1).

Avant qu'on décidât d'atteindre les Moluques au moyen de caravelles, équipées sur les côtes du Pacifique, il y eut une série de tentatives pour découvrir le détroit sud-américain. Ces tentatives furent inspirées et exécutées par les gouverneurs des Indes occidentales, désireux de collaborer à l'œuvre de leur souverain. Au commencement de l'année 1518, Diego Velasquez, qui avait déjà équipé en 1517 l'expédition au Yucatan de Cordoba, envoya une escadre, composée de quatre vaisseaux, sous les ordres de Juan de Grijalva et du pilote Antonio Alaminos. Depuis la découverte de la Floride par Ponce de Léon, en 1513, plusieurs explorateurs avaient recherché dans le golfe du Mexique le fameux passage interocéanique ; cette fois-ci encore Alaminos crut l'avoir trouvé : le 30 mai, les navires arrivèrent à 18° de latitude nord à Puerto Deseado, où le pilote crut entrevoir l'entrée du canal vers le Pacifique. Les voyages postérieurs prouvèrent la vanité de son assertion.

Alvarez de Pineda reçut, en 1519, du gouverneur de la Jamaïque, Francisco de Garay, des instructions en vue d'une expédition analogue à la précédente ; il devait reprendre la reconnaissance de la côte du golfe de Mexique au point où Alaminos s'était arrêté. Pineda découvrit l'estuaire du Mississippi. Après l'échec de ces tentatives et d'un grand nombre d'autres entreprises dont il ne reste même pas un souvenir, il n'est pas étonnant que des esprits hardis conçurent déjà alors l'idée de percer l'isthme de Panama (2).

(1) *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 2, p. 223. — Au port d'Uraba s'étaient établis, avant 1520, un certain nombre de Portugais ayant déserté leur patrie, dans l'intention expresse de reconnaître un canal ou une communication entre les deux océans ; si cette voie était découverte, dit la relation qui rapporte le fait, les épices d'Orient entraient en Espagne à des prix défiant la concurrence portugaise. C'est ainsi que l'expédition de Gil Gonç.-Davila fut décidée en même temps que le voyage de Magellan, grâce également à l'intervention financière de Chr. de Haro.

(2) Voir les motifs qui firent abandonner l'exécution du projet, dans WYTFLIET, *Descriptionis Ptolemaicae Augmentum*. Lovanii, 1598, p. 105.

Plus au nord, les efforts des Anglais, des Français et des Scandinaves, à la recherche du passage nord-ouest, se succédèrent sans relâche. En 1519, il arriva à l'île de San Juan des Antilles un navire anglais de 250 tonnes, bien armé; le capitaine assura aux Espagnols que la tempête l'avait fait dévier de l'itinéraire proposé et qui n'était autre que la route au pays du grand Khan de Chine; il prétendait venir directement de la terre des Bacallaos, où il avait rencontré une cinquantaine de bateaux pêcheurs espagnols, français et portugais; dans une rencontre avec des indigènes, les étrangers avaient perdu leur pilote, Piémontais de naissance (1). Ce n'était pas d'ailleurs la première fois que des Anglais s'aventuraient dans la mer des Antilles sous de semblables prétextes; dès 1501, les autorités espagnoles prirent des mesures énergiques contre les sujets de la Grande-Bretagne, dont quelques uns étaient même venus s'établir dans la partie occidentale du Vénézuéla (2), précisément à l'endroit où les pilotes, Colomb en premier lieu, présumaient devoir trouver l'entrée du détroit.

La plupart des érudits modernes admettent que, dans l'intervalle de 1516-1519, les rivages du continent sud-américain ont été longés par des expéditions privées, au delà du point extrême qu'avait entrevu Juan D. de Solis (3). Quant aux voyages officiels, tant espagnols que portugais, le Rio de la Plata semble avoir constitué leur point terminus; en 1523, le gouverneur portugais Antonio de Brito déclare que les navires de sa patrie n'avaient pas exploré la région au sud du grand fleuve (4). On n'attacha donc pas une croyance absolue à l'assertion d'Améric Vespuce qui prétendit avoir atteint la latitude de 52° sud.

Il résulte des considérations précédentes qu'aucun témoignage authentique ne permet de conclure à une découverte du détroit sud-américain,

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. V, cap. III.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 86. Hojeda constata en cette année leur présence au Vénézuéla.

(3) AL. DE HUMBOLDT, *Examen critique*, t. II, p. 14. — H. HARRISSE, *Bibliotheca Americana vetustissima*, pp. XLIX et 175.

(4) *Alguns Doc. do arch. nac. da Torre do Tombo*, p. 464 : « até este rio (la Plata) tem descoberto hos navios de Vosa Alteza ».

avant l'expédition de Magellan en 1519; la série de documents cartographiques que nous examinerons au chapitre suivant, renforce encore cette thèse; enfin, le voyage de Magellan même, hérissé d'obstacles de toute nature entre le Rio de Solis et le détroit, prouvera abondamment que cette voie n'avait jamais été parcourue auparavant par des navires d'une expédition autorisée.

9. — Le passage sud-ouest dans la cartographie.

Dans l'Introduction bibliographique, nous avons laissé de côté une catégorie de documents qui servent souvent de base à l'histoire des découvertes géographiques, c'est-à-dire les cartes. Mieux parfois que les relations les plus détaillées, elles renseignent sur la connaissance progressive des côtes de l'Amérique et de l'Asie, et montrent les conceptions des cosmographes sur la distribution des continents. Mais les cartes qui nous sont parvenues ne suffisent pas à contrôler, à vérifier les découvertes réalisées à une certaine époque. La plupart des pièces cartographiques de première main, c'est-à-dire les portulans originaux, sont en effet perdues par suite de causes diverses, et d'autre part, on trouve souvent portés sur un même document les résultats de plusieurs expéditions. Force nous est donc de recourir aux cartes imprimées, dont les dates diffèrent souvent de plusieurs dizaines d'années avec celle du prototype.

Cette cartographie de seconde main et mi-fantaisiste du Nouveau Monde a servi et sert encore de point de départ à nombre de géographes, pour prouver la découverte du détroit de Magellan avant l'année 1519. Le savant travail de von Wieser ⁽¹⁾ n'est pas parvenu à les convaincre ou a échappé à leur vigilance. Ils étayaient leur opinion sur certains textes que nous avons mentionnés, et particulièrement sur quelques mappemondes des premières

(1) FRANZ R. VON WIESER, *Die Magalhães-Strasse und Austral-Continent auf den Globen von Johannes Schöner. Beiträge zur Geschichte der Erdkunde im XVI. Jahrhundert.* Innsbruck, 1881.

années du XVI^e siècle, qui renseignent plusieurs passages imaginaires par l'ouest vers les mers de l'Asie orientale. Ces mappemondes sont surtout portugaises ou sont basées sur des cartes portugaises ⁽¹⁾.

Dès 1507, Waldseemüller dessine l'Amérique méridionale en presqu'île, se terminant en pointe vers le sud, configuration qui rappelle de façon extraordinaire la forme réelle du continent. Son exemple est suivi fidèlement par un certain nombre de cartographes qui ont eu soin de ne pas mentionner leur source. C'est ainsi que Glareanus en 1510, Stobnicza en 1511, l'auteur du globe de la Bibliotheca Jagellonica à Cracovie (1511-1512), et du globe Lenox (1512), marquent vers 50° latitude sud, donc sensiblement à la hauteur du détroit de Magellan, une mer libre qui entoure l'Amérique méridionale et baigne ses rives occidentales. L'origine de ce tracé remonte à Améric Vespuce; la carte ⁽²⁾ qu'il adressa avec son récit aux géographes de Saint-Dié en Lorraine inspira à Waldseemüller l'idée de la célèbre mappemonde de 1507 et de la petite représentation en douze fuseaux, conservée dans la collection du prince de Liechtenstein, ou leur servit peut-être de modèle. Cette dernière devait illustrer la *Cosmographia Introductio* du cosmographe de Fribourg et la relation latine des quatre voyages d'Améric Vespuce. C'est donc à celui-ci, plutôt qu'à Waldseemüller, qu'il conviendrait d'attribuer la représentation du Pacifique et de l'Amérique méridionale en presqu'île, plus de dix ans avant le voyage de Magellan.

Des considérations d'ordre océanographique, dirait-on aujourd'hui, ont amené toutefois les cartographes à cette configuration curieuse du *Mundus Novus*; l'idée de la communication de tous les océans, liée intimement à celle de l'existence d'un ou de plusieurs détroits, était une croyance très

(1) La côte orientale de l'Amérique n'est figurée sur aucune carte vraiment espagnole, parue pendant les vingt premières années qui suivirent la date (1504) où Bartholomé Colomb traça ses esquisses.

(2) Pierre Martyr avait vu, dans le cabinet de l'évêque de Burgos, Fonseca, une carte où Vespuce avait mis la main. L'Amérique du Sud s'y avançait loin dans la mer, à l'instar de l'Italie, mais sans rappeler la forme d'une jambe. *De Orbe Novo*, dec. II, cap. X.

répandue dans les milieux maritimes de l'époque. La présence d'un océan entre l'Amérique et l'Asie étant admise, il s'agissait de donner une configuration au continent sud-américain ; par analogie avec les grandes presqu'îles asiatiques et l'Afrique méridionale, on adopta la forme pyramidale. La découverte du Pacifique n'a fait que confirmer cette représentation : la côte du nouvel océan se dirigeait, en effet, manifestement vers le sud et devait rencontrer, pensait-on, la ligne de côte du Brésil qui s'infléchissait constamment vers le sud-ouest.

La mappemonde de Cantino (1502) montre les rivages atlantiques jusqu'à 28° de latitude sud ; Canerio (1502) et Johann Ruysch (1507) les prolongent de dix degrés plus au sud, et sur la grande carte de Waldseemüller, de 1507, ils sont tracés jusqu'au delà de 40° de latitude sud, au sud du Rio de Cananea. Ruysch assure que la côte avait été longée bien plus loin encore : *Nautae Lusitani*, dit-il dans la légende qui se trouve à cet endroit dans sa carte, *partem hanc terrae hujus observarunt et usque ad elevationem poli antarcti 50 graduum pervenerunt, nondum tamen ad ejus finem austrinum*. Le commentateur et collaborateur de Ruysch, le moine italien Marcus Beneventanus (édition de Ptolémée de Rome, 1508), précise davantage : *Terrae Sanctae Crucis decrescit usque ad latitudinem 57° austr., quamque archoploi usque ad lat. 50° austr. navigaverint, ut ferunt, quam reliquam portionem descriptam non reperi*. Waldseemüller, qui termine le continent à 50°, est donc sur ce point en contradiction avec Vespuce, la source évidemment des notions introduites par Ruysch et Beneventanus. La carte de G. Reisch de 1515 ⁽¹⁾ se rattache au groupe de Waldseemüller, en ce qu'elle arrête vers le même parallèle, la limite extrême du continent sud-américain ; mais au lieu de terminer celui-ci en presqu'île, une ligne horizontale interrompt brusquement le tracé géographique par 48° latitude sud. Pierre Martyr, enfin, rapporte que les Portugais s'étaient avancés vers le pôle antarctique jusqu'au delà de 55° latitude sud ⁽²⁾.

(1) *Margarita Philosophia* ; dans NORDENSKIÖLD, *Facsimile-atlas*, pl. XXXVIII^a, et KRETSCHMER, *Atlas zur Entdeckungsgeschichte Amerikas*, pl. X, n° 4.

(2) *De Orbe Novo*, lcc. III, cap. 1.

On aurait épargné à nos contemporains des discussions sans fin, si les premiers cartographes s'étaient bornés à tracer sur leurs portulans les parties de côte réellement entrevues, ou s'ils avaient eu soin, comme les Reinel sur leur carte de l'océan Indien de 1517, conservée à Munich, de distinguer par des teintes différentes les explorations réellement faites et les terres imaginaires ou simplement douteuses. Le tracé de passages nord-ouest, sud-ouest et centro-américains, se rencontre sur maintes cartes de l'époque.

On constate la jonction des deux Amériques sur la carte d'Henricus Glareanus, à Munich, de 1510 ⁽¹⁾, et sur celle de G. Reisch, de 1515; ces continents sont séparés, au contraire, sur les segments sphériques de Waldseemüller de 1507, chez Ruysch, sur le globe Lenox et chez Johann Schöner, en 1515. Le tracé fantaisiste du golfe du Mexique et des Antilles sur tous ces documents est basé sur des modèles portugais. Dans l'œuvre d'un même cartographe, les deux conceptions opposées, c'est-à-dire la séparation et la jonction des Amériques, se trouvent parfois traduites; c'est le cas pour Canerio (1502) ⁽²⁾, Waldseemüller, Glareanus, Schöner. On se tromperait singulièrement si l'on admettait un système ou des idées géographiques inébranlables chez les cosmographes du XVI^e siècle. Des portulans, sortis de la Casa de Contratacion de Séville, ont été répandus au Portugal comme en Italie ⁽³⁾, mais le tracé plus correct de l'Amérique espagnole n'a été admis que vers l'année 1520.

Les globes de Johann Schöner de 1515 contrastent avec tous les produits cartographiques antérieurs, en ce qu'on y voit indiqué un véritable passage sud-ouest, c'est-à-dire une voie navigable entre deux masses de

(1) EDW. HEAWOOD, *Glareanus : his geography and maps*. THE GEOGRAPHICAL JOURNAL. London, 1905, June, p. 617. — E. OBERHUMMER, in *Jahresbericht der Geogr. Ges. München*, 1892, p. 67. — ELTER, *De Henrico Glareano geographo*. Bonnae, 1896 (Natalia Guilelmi II ab Universitate fridericia guilelmia rhenana). — NORDENSKIÖLD, *Periplus*, pp. 173 et 185.

(2) Voir la petite mappemonde au centre de l'Afrique, dans GALLOIS, *Bull. Soc. géogr. de Lyon*, 1890, p. 119.

(3) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 275; avant le 10 juin 1510, le roi s'était plaint à la Casa de la circulation des cartes marines espagnoles : « en lo de las cartas marinas, ha sabido S. A. que se dan á muchas personas ».

terres bien distinctes. Notons de suite la différence avec la carte, attribuée à Léonard de Vinci, de 1517 ; il admet une large mer entre un continent austral et l'Amérique ; on ne peut en aucune façon comparer ce continent avec la « Brasiliae Regio » des globes de Schöner, conservés à Weimar et à Francfort. Le cartographe allemand a emprunté, comme Wieser l'a fort bien établi, son passage sud-ouest à la relation du voyage de la *Copia*, dont il a littéralement traduit des passages entiers dans la brochure annexée à son globe sous le titre de *Luculentissima quaedam terrae totius descriptio, Nuremberg, 1515*. Seulement le canal, le Rio de la Plata ou le golfe de San Mathias, n'est pas situé par Schöner à 40° de latitude sud, comme il est dit dans la *Copia*, mais vers 45° : il se rapproche donc plutôt du détroit de Magellan (50° 30') que du Rio de la Plata (35°). Le cosmographe a-t-il voulu prendre une moyenne entre les deux données principales concernant l'existence d'un passage sud-ouest, celle d'Améric Vespuce (à 52°) et celle du pilote de l'expédition des de Haro (à 40°) ? Le Rio de Cananor, regardé par les géographes contemporains comme le terminus des terres connues, est reporté par Schöner au delà de 40° de latitude sud ; la carte marine des Reinel, des années 1516, mentionne un fleuve Cananea par 24° 30' de latitude sud.

Une autre divergence de vues existe entre Schöner et l'auteur de la *Copia* ; la terre de « Presill » ne se prolonge pas sur le globe jusqu'à Malacca, comme le soupçonne le pilote de l'expédition de 1513-1514. La description de la terre australe ou « Brasiliae regio », dans la *Luculentissima*, se termine par cette assertion intéressante, que le projet de Juan de Solis, relatif à la reconnaissance du passage interocéanique, avait reçu un commencement de réalisation par le Portugal : « hanc regionem Serenissimus Portugaliae Rex perquiri fecit ! »

Il y a lieu de faire ressortir la différence entre les tracés du détroit sud-américain sur les globes de Schöner ou sur ceux qui lui sont attribués. Sur celui de la galerie du prince de Liechtenstein (1515), il n'y a pas de continent austral et par conséquent pas de passage proprement dit ; l'Amérique finit à 42° de latitude sud ; le Rio Cananorum est situé par 41° 30' de latitude sud et le Rio Jordan, nom souvent appliqué au fleuve Argentin, par 39° 30' de lati-

tude sud. L'Afrique se prolonge jusqu'à 46°30' de latitude sud; détail enfin qui paraît plaider en faveur d'une date postérieure à celle que Sophus Ruge (1) assigne à l'œuvre, on rencontre près de l'île Hispaniola l'inscription suivante : « hic nascitur Guaiacum lignum ». Sur le globe de 1520, signé de la main de Schöner, le détroit reparait par 43° de latitude sud, donc deux degrés plus haut que sur la sphère de 1515. Parmi les documents sortis de l'école du géographe allemand, figure le globe vert de la Bibliothèque Nationale à Paris (2); on le croit de l'année 1520 environ; la pointe méridionale de l'Amérique est tracée par 52° de latitude sud, comme sur les mappemondes de Waldseemüller et de Glareanus.

Schöner n'a mis à profit que la *Copia* pour sa représentation du détroit sur ses globes; abstraction faite de celui-ci, l'Amérique méridionale ne diffère pas chez lui de la *Tabula terrae novae*, de l'édition de Ptolémée de Strasbourg, de l'année 1513 (3); chez Schöner, la ligne de côte est allongée démesurément, afin de pouvoir situer le Rio de Cananor par 40° de latitude sud, au lieu de 35°.

Les segments, dits de Léonard de Vinci, des années 1515-1519, esquissent grossièrement une ouverture d'océan, large de plus de 20 degrés, entre la pointe sud de l'Amérique et le continent austral, c'est-à-dire entre 40° et 60° de latitude sud; il est difficile d'y voir, nous l'avons déjà dit, le « passage » rêvé vers les mers de la Chine; l'auteur a voulu exprimer la possibilité, due à l'insularité de l'Amérique du Sud, d'atteindre l'Extrême-Orient par cette voie. Les cartes de Roselli appartiennent au même type (4).

La supposition de plusieurs érudits, d'après laquelle le détroit de Magellan

(1) *Die Entwicklung der Kartographie von Amerika bis 1570*. Petermanns Mitteilungen, Gotha. Ergänzungsheft, n° 106, p. 41.

(2) GABRIEL MARCEL, *Reproductions de cartes et de globes relatifs à la découverte de l'Amérique du XVI^e au XVIII^e siècle*, avec texte explicatif. Paris, 1893, p. 12.

(3) WIESEB, *Magalhães-Strasse*, pp. 11 et 47; contrairement à HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 486.

(4) HARRISSE, *Découverte et évolution cartographique de Terre-Neuve et des pays circonvoisins, 1497-1501-1769*. Paris-Londres, 1900, pp. 66-67.

aurait été reconnu avant le 21 octobre 1520, ne repose donc sur aucune preuve d'ordre cartographique, sur aucune reconnaissance directe. C'est le récit de la *Copia* qui a inspiré les cartographes, Schöner notamment.

Ce qui est rapporté du portulan d'un pilote mystérieux qui aurait succombé à son arrivée au Portugal et qui aurait découvert le détroit, constitue une légende trop visiblement inspirée par l'histoire du pilote mourant de Christophe Colomb. Quant à la configuration du « Stretto del Drago » des mappemondes d'Alcaçoba et de Behaim, nous verrons plus loin quelle importance il convient d'y attacher.

Le silence unanime des historiens, sauf celui du Portugais Galvão ⁽¹⁾, l'obligation imposée à Magellan de pousser l'examen de la côte jusqu'à 75° de latitude sud, telles sont les preuves convaincantes de l'ignorance d'une communication par le sud-ouest entre les deux plus grands océans de la terre.

Achevons cet aperçu de la cartographie telle qu'on la concevait avant Magellan, par quelques observations, relatives à trois œuvres qui donnent le mieux une idée de l'état des connaissances sur l'Amérique méridionale jusqu'au retour de la *Victoria*. Une mappemonde portugaise anonyme traduit, la première, les idées de J.-D. de Solis relatives à la ligne de démarcation au Brésil; elle est reproduite dans l'atlas de Kunstmann, n° IV, et généralement attribuée à l'année 1520. L'atlas des Reinel, à Paris, lui est antérieur de quelques années; bien que la ligne de partage n'y soit pas figurée, on la devine sans peine aux points où reparaissent les nomenclatures. Le Rio de la Plata y est convenablement marqué; la côte argentine se prolonge de l'autre côté de l'embouchure du fleuve et s'arrête au cadre du vélin, à 40° de latitude sud. Il semble que, dans l'idée des auteurs, ces rivages allaient rejoindre la terre à l'est du Magnus Sinus Chinnarum.

La mappemonde n° IV de l'atlas de Kunstmann confirme le fait que le Rio de la Plata n'a pas été dépassé avant 1520 par des expéditions officielles. De facture portugaise, elle traduit toutefois les vues et les préten-

(1) *Loc. cit.* (édition de la Hakluyt Society), p. 180.

tions castillanes; si le Brésil jusqu'au cap de S. Maria y est attribué au Portugal, les Moluques, par contre, et la partie septentrionale de la Chine sont enclaves dans le domaine de l'Espagne. La présence de pavillons arabes sur la côte de l'Amérique centrale et de la Colombie semble indiquer que l'auteur entendait établir une jonction entre le Nouveau Monde et l'Asie, conformément aux vues des Reinel. C'est la première pièce où soient figurés l'isthme du Panama et la découverte de l'océan Pacifique.

La carte immédiatement antérieure au retour du seul navire de Magellan qui revint à Séville est incontestablement la mappemonde de Jean Vespuce, à projection polaire équidistante, connue par deux éditions, l'une de 1523, l'autre de 1524 ⁽¹⁾. L'un des deux hémisphères montre, par 51° de latitude sud, un « golfo de S. Antonio » ⁽²⁾, exactement à l'entrée du détroit de Magellan. Nous voyons l'origine de la configuration de ce golfe dans les données, rapportées en Espagne par le navire *S. Antonio* de l'escadre de Magellan, qui fit défection dans le détroit et rentra en Castille sous le commandement d'Estevan Gomez. L'entrée du détroit se trouve donc réellement représentée, mais sous forme de golfe; Jean Vespuce ne sut mieux la baptiser que du nom du navire auquel l'Europe dut la primeur de la découverte.

Le tracé des côtes de l'Amérique du Sud par ce cartographe est extrêmement incertain; le continent s'y confond, d'un côté, avec de vastes terres australes, groupées autour du pôle sud; de l'autre côté, avec l'Asie orientale.

Que résulte-t-il des longues considérations que nous venons d'émettre?

1° Que la côte sud-américaine n'a été explorée que jusqu'au Rio de la Plata, par des expéditions autorisées; la découverte préalable du détroit de

(1) *Totius orbis descriptio tam veterum quam recentium geographorum traditionibus observata novum opus Joannis Vespucci Florentini macolevi regis Hispaniarum mira arte et ingenio absolutum.*

L'édition de 1524 nous est connue par l'exemplaire de la collection du prince de Liechtenstein, à Vienne.

(2) Appelé encore « cava de s̄to Antoño ».

Magellan n'est mentionnée dans aucun document et n'est attestée que par le Portugais Antonio Galvão ;

2° Que le tracé d'une voie navigable vers l'Inde par l'ouest, dans un certain nombre de documents antérieurs à 1519, découle uniquement des spéculations théoriques des cosmographes, basées sur le récit du troisième voyage d'Améric Vespuce ;

3° Que le détroit sud-américain proprement dit, tel qu'il apparaît sur les globes de Schöner, de 1515 à 1520, est directement emprunté à la relation allemande, dite de la *Copia*, récit d'une expédition au Rio de la Plata ou au golfe de S. Mathias, en 1513-1514, probablement sous la conduite de J. D. de Solis ;

4° Que le voyage de Magellan couronne toute une série de tentatives qui ont eu le même but et dont plusieurs ont été organisées de façon presque identique ; l'idée première se trouve déjà en germe dans le quatrième voyage de Colomb ; elle se dessine plus clairement dans la dernière entreprise d'Améric Vespuce et plus nettement encore dans les trois expéditions de J. D. de Solis. Chacun de ces noms marque une nouvelle étape dans l'évolution cartographique du Nouveau Monde ; l'expédition de Magellan y apportera la contribution décisive et résoudra définitivement un des problèmes qui ont préoccupé les géographes depuis le Moyen âge : la communication directe, par mer, entre l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient.

DEUXIÈME PARTIE

MAGELLAN

I. — Jeunesse.

Comme Vasco de Gama, Magellan était d'une ancienne famille du Portugal, « la très noble et ancienne maison des seigneurs de la Nobreja » ⁽¹⁾, comme le dit, en 1567, un de ses descendants; « ma famille, une des plus distinguées, des meilleures et des plus anciennes du royaume », telles sont les paroles de Magellan même dans son testament du 17 décembre 1504 ⁽²⁾. En portugais, le nom s'écrit Fernão de Magalhães (FERNAM DE MAGALHAENS), en espagnol, Fernando de Magallanes, Magalhanes, Magaglianes; nous nous en tiendrons à la vieille orthographe française et anglaise Magellan, incorrecte il est vrai, mais consacrée par l'usage.

On distinguait au Portugal cinq degrés de noblesse; la famille de Magellan paraît avoir appartenu au quatrième: « fidalgo de cota de armas e geração que tem insignias de nobreza ⁽³⁾ », ce qu'on pourrait rendre en français par « gentilhomme de cotte et armes ». Les fidalgos (= filho de algo) étaient nobles de lignage et conservaient dans leur famille le « solar »,

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 376: « de la muy noble y antigua casa de los señores de la Nobrega ».

(2) IDEM, *Ibid.*, t. II, p. 374.

(3) D. BARROS-ARANA, *Vida y Viajes de Hern. de Magallanes*. Santiago de Chili, 1864, cap. I, p. 11.

le bien foncier, acquis et transmis par héritage ; on les distinguait des nobles de « carta » ou de « merce », qui avaient été anoblis pour services signalés (1).

Les généalogistes ne sont même pas d'accord sur l'identité des parents immédiats de Magellan. Il naquit vers 1480 à Sabrosa, près de Chaves (Villa Real), dans la province de Traz-os-Montes (2). Dans des actes signés de sa main, notamment dans plusieurs pièces espagnoles à Séville, il se dit fils de Ruy de Magallanes ; un homonyme de l'amiral qui a longtemps dérouté les archivistes, s'appelle fils de Pero ou Pedro de Magallanes (3). Pedro Affonso est le nom de l'aïeul du grand capitaine (4). Ses deux testaments nous font connaître un de ses frères, Duarte ou Diego de Sousa (sa mère s'appelant N. de Sousa) (5) et ses trois sœurs, Isabelle, Ginebra et Theresa.

La critique ne dispose pas encore de documents suffisants pour déterminer les liens de famille qui rattachaient le capitaine à un autre homonyme très en vue au XV^e siècle, « fidalgo da casa real », appartenant à la maison du duc de Bragance, et qui était l'époux de Beatriz de Mesquita. Or, la mère du grand navigateur était une Alda de Mesquita. Les huit pièces que Sousa Viterbo a retrouvées à la chancellerie de D. Manuel, aux archives de

(1) CHARTON, *Voyageurs anciens et modernes*, t. III, p. 266, note.

(2) Magellan se contenta de dire généralement qu'il était originaire de la ville d'Oporto, entre autres, dans l'acte du 3 février 1518, Valladolid, en faveur du facteur Juan de Aranda. D'après le *Nobiliario da Casa do Casal*, MS., in NOUVELLE BIOGRAPHIE GÉNÉRALE, vol. XXXII, p. 672, il serait né à Villa de Figueiro.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. lxxiii. *Livro de Moradias da Casa Real*, v. fol. 47, v^o. — A. BAIÃO a fait ressortir cette dualité. *Fernão de Magalhães. Dados inéditos para a sua biographia*. ARCHIVO HISTORICO PORTUGUEZ. Lisboa, 1905, t. III, p. 307. Le second Fernand Magellan, fils de Pero, vécut encore en 1540 ; enfin, un troisième personnage du même nom est cité dans les textes comme résidant à Thomar.

(4) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 374 : procès de Lorenzo de Magallanes, petit-fils du frère de Magellan, avec le fisc espagnol pour entrer en possession de l'héritage de l'amiral, 1557. — A. BAIÃO, *loc. cit.*, p. 312.

(5) D'après P. PASTILLS, *Labor Evangelica*, suplem. al tomo I^o, libro I^o, p. 564. — F. H. H. GUILLEMARD, *loc. cit.*, appendix I, l'appelle Alda de Mesquita, fille de Mart. Gonzalez Pimenta et Iñez de Mesquita.

la Torre do Tombo, contiennent des faveurs et des récompenses accordées à ce Fernam de Magellan pour ses services en Castille et en Afrique, avant l'année 1464! En 1476, il obtint le privilège, très ambitionné alors, de construire une maison fortifiée dans sa propriété de Outeiro do Prado; en 1498, le roi confirma une donation accordée au fils de Fernam, appelé Gonç. Rodrigues ⁽¹⁾.

D'après les déclarations d'un membre de sa famille lors du procès de 1557, l'amiral avait eu deux oncles, Ruy et Ruy Paez, qui avaient servi en Guinée, au Portugal, sur terre et sur mer : ils sont qualifiés de « mucho aventureros y amigos de navegacion e ingenios pelegrinales y estraordinarios » ⁽²⁾; l'un d'eux avait épousé une tante maternelle du navigateur; sur la flottille de 1519, un des capitaines dévoués à l'amiral, Alvaro de Mesquita, passait en effet pour le neveu du capitaine général ⁽³⁾.

Dès les premières années de l'occupation de l'Inde par les Portugais, plusieurs officiers du nom de Magellan se distinguèrent parmi les plus braves. Un Pero Barreto de Magellan, sous les ordres du vice-roi d'Almeida en même temps que le jeune Ferdinand, s'acquit une certaine célébrité par ses exploits contre les Arabes. Un frère de Pedro Barreto, Antonio de Magellan, fut investi de missions très honorables et mourut aux côtés de D. Lourenço, le fils héroïque du vice-roi ⁽⁴⁾. Christovam de Magellan accompagna Alphonse d'Albuquerque dans son expédition à Ormuz ⁽⁵⁾;

⁽¹⁾ SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos dos Portuguezes nos seculos XVI e XVII*. Lisboa, 1900, t. II, p. 219. — A. BAIÃO, *loc. cit.*, p. 312, cite une pièce de l'année 1512, où un Fernão de Magalhães s'appelle mari de Joana de Sousa; un frère de Magellan le Navigateur s'appelle précisément Duarte de Sousa.

⁽²⁾ MEDINA, *Colección*, t. II, p. 374.

⁽³⁾ MAXIM. TRANSYLVANUS, *loc. cit.* : « una ex his cui ipsius Magellani ex fratre nepos Alvarus Meschita praefuit, ... patruus Magellanus ». La même chose chez GOMARA, *loc. cit.*, cap. XCII, p. 85, et OVIEDO, *loc. cit.* — D'après GUILLEMARD, *Ferdinand Magellan*, p. 315, Mesquita fut le fils du père d'Alda.

⁽⁴⁾ João DE BARROS, *Da Asia*, dec. II, lib. II, cap. I, II, VI, VII, VIII; lib. III, cap. I, X; lib. X, cap. VI, etc. — D. DE GOES, *Chronica*, t. II, cap. XXVI, XXXVII, XLIV, etc.; cet auteur cite encore comme frères de Pero Barreto : Gil Barreto et Diego de Magalhães, capitaines de navire.

⁽⁵⁾ G. CORREA, *Lendas*, t. I, p. 883.

Damian de Goes cite un Georges de Magellan au nombre des capitaines de marque qui périrent avec Joam de Machado, en 1516 ⁽¹⁾; enfin, dans l'escadre de 1519, deux marins du nom de Magellan figurent dans la liste des équipages, au service de l'Espagne; l'un d'eux, Martin, paraît avoir été un cousin de l'amiral, puisque nous voyons, en 1525 et 1546, les enfants de Diogo Barbosa, beau-père de Magellan, réclamer sa solde ⁽²⁾. Herrera ⁽³⁾ mentionne « un valiente soldado Magallanes », en 1521, qui mourut bravement au Mexique, dans une rencontre avec les Indiens.

Il existe dans nos provinces une croyance d'après laquelle Magellan aurait été le fils de Flamands; son nom ne serait que la corruption de Magelein ou Ser Magelein, ancienne famille gantoise, dont le nom a même été donné à une rue de la vieille cité flamande. Cette identification est due au nom d'un écrivain portugais, très estimé dans la littérature géographique, Petrus de Magalhaes de Gando ou Gandavo, auteur de la première description du Brésil ⁽⁴⁾. Machado affirme que celui-ci naquit à Braga vers 1540 et que son père était Flamand ⁽⁵⁾; on a rapproché alors, sans qu'on ait réussi à retrouver un seul document d'archives sur lequel on pût se baser, les Magelein, d'abord de Petrus de Magellan Gandavo, ensuite de Magellan, le

⁽¹⁾ *Loc. cit.*, t. IV, cap. XVII.

⁽²⁾ Il mourut le 26 juillet 1522. Archivo de Indias, Patronato, 1, 2, 3/3, num. 3 (Inventaire d'Asensio, n° 74). — CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. VI, le dit natif de Lisbonne et « moço da camara » du roi de Portugal.

⁽³⁾ *Loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. XXII.

⁽⁴⁾ *Historia da Provincia de Santa Cruz, a qui vulgarmente chamamos Brazil*. Lisboa, 1576 (d'après JOHN RUSSELL BARTLETT, *Bibliographical Notices of rare and curious books relating to America... in the library of the late John Carter Brown*. Providence, 1875, p. 260; 1579, d'après ANTONIO, *Bibliographia hisp. nova*, 1783, t. II, p. 241. Réimpression dans la *Collecção de opusculos reimpressos relativos á hist. das naveg., viagens e conquistas dos Portugueses*. ACAD. DES SCIENCES. LISBONNE, t. I, n° III. — Traduction dans TERNAUX, *Relations et mémoires originaux*, t. II. — ANTONIO, *loc. cit.*, t. II, pp. 210 et 282, cite encore deux écrivains, savants jésuites, du nom du navigateur : F. Petrus de Magalhaens et Sebastianus de Magalhaens.

⁽⁵⁾ *Bibliotheca lusitana*, t. III. Nos recherches opérées aux Archives communales de Gand, sous la conduite de V. van der Haeghen, le savant conservateur, n'ont rien rapporté à ce sujet. La famille des Magelein a disparu des Flandres au XVI^e siècle.

navigateur, d'après la simple ressemblance des noms et la prononciation presque identique des deux appellations en portugais. Étant données les relations nombreuses entre la Flandre et le Portugal, les Magelein ont pu s'établir dans ce dernier pays et même transformer leur nom en celui de Magellan, qui fut aussi répandu à Lisbonne au XVI^e siècle qu'il l'est de nos jours ; c'est la seule hypothèse qui puisse avoir une apparence de vérité.

Nous ne sommes pas renseigné au sujet de la jeunesse de Magellan ; on sait qu'il perdit son père, étant encore enfant. Les biens de la famille ne paraissent pas avoir été considérables, puisque le capitaine dit, dans son testament de 1504, qu'il « désire ardemment que ses descendants agrandissent la baronnie de Sabrosa et qu'on ne lui enlève pas la petite propriété, la Quinta de Souta, qu'il possède » ; d'autres immeubles ne sont pas mentionnés, bien qu'un descendant actuel de la famille de Magellan, le D^r A.-M. Alvarez Pereira de Aragão, Villa Flor, prétende que l'amiral avait en outre une propriété avec habitation, dite la Casa de Pereira ⁽¹⁾.

Magellan, probablement à la mort de son père, quitta Sabrosa pour venir compléter son éducation à Lisbonne, en qualité de page de la reine Léonore, veuve de D. Joan II ; c'est ce que rapportent Çurita et Argensola ⁽²⁾. La Cour portugaise était à ce moment le centre d'une activité nationale très intense ; c'était l'époque des réunions de la fameuse junte des mathématiciens, composée des trois médecins du roi et de quelques savants étrangers, tel le cosmographe de Nuremberg, Martin Behaim. Les délibérations de ce groupe d'astronomes doivent avoir intéressé avant tout Magellan et ceux de ses compagnons qui aspiraient à prendre bientôt du service dans les colonies ; l'ascendant particulier de mestre Rodrigo sur l'entourage du roi et sur la jeunesse portugaise est attesté par les épîtres de Catallus Sicullus ⁽³⁾. La « Casa da India e da Guinea », chambre de commerce de l'Inde en même temps que dépôt hydrographique, formait une annexe du palais royal ; c'est ce qui explique le caractère particulier de l'éducation donnée à la jeune

(1) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 23.

(2) ÇURITA, *Anales de Aragon*, lib. X. — ARGENSOLA, *Conquista de las Molucas*, t. I, p. 6.

(3) Lisbonne, 1500, d'après CHARTON, *loc. cit.*, t. III, p. 266.

noblesse portugaise de l'époque : une formation militaire jointe à une forte instruction nautique et commerciale.

Don Manuel, premier de la maison de Visen, succéda en 1495 à D. João II. Le jeune prince allait-il continuer la politique « indienne » de son prédécesseur ? Plusieurs membres de son conseil n'y étaient guère favorables ; mais l'hésitation du roi ne dura pas longtemps ; reprenant résolument les projets de D. João II, il décida, dès la première année de son règne, l'envoi d'une expédition sous Vasco de Gama à la conquête définitive de l'Inde. Cet acte inaugure la série des grandes entreprises qui achevèrent, en moins de vingt ans, de faire du Portugal la puissance maritime la plus redoutée du monde entier et qui jetèrent les bases de son immense empire colonial.

L'émotion que produisit le retour des navires de Vasco de Gama fut très profonde et même unique dans l'histoire du pays ; ce voyage n'était-il point le couronnement des innombrables tentatives faites pour atteindre le pays du prêtre Jean et l'Inde depuis Henri le Navigateur, mais surtout depuis les découvertes de Christophe Colomb et de Cabot qui avaient momentanément consterné le Portugal ? Les forces vives de la nation se portèrent avec un tel élan vers les expéditions de l'Inde, qu'il se manifesta, pendant les premières années du XVI^e siècle, un recul très sensible de la population ; les campagnes furent désertées pour les villes et la mer, et la majeure partie de la jeunesse s'expatria ; ce fut une des graves conséquences de la découverte de la route maritime de l'Inde.

2. — Service dans l'Inde.

Magellan ne put résister longtemps au triple attrait que l'Inde exerça sur la plupart de ses contemporains sans distinction ; nous disons triple attrait, car d'après la lettre où D. Manuel annonçait aux princes de Castille la découverte de ses capitaines ⁽¹⁾, les expéditions portugaises avait pour mobiles de combattre les impies et de conquérir des lauriers et des richesses.

(1) *Loc. cit.*, p. 51.

Ce ne fut pas seulement couvert de gloire que Vasco de Gama revint de ses voyages ; après la seconde expédition, il se trouvait en possession d'une fortune de 35 à 40 mille ducats ; les capitaines et tous ceux qui retournèrent avec lui avaient également réalisé de gros bénéfices ⁽¹⁾.

Deux ou trois flottilles partirent dorénavant tous les ans en destination de l'Asie. En 1503, une année avant l'enrôlement de Magellan, l'armada d'Alphonse et de Francisco d'Albuquerque avait quitté Lisbonne ; en 1504, quatre escadres prirent le chemin de Calicut : celle d'Almeida, celle d'Antonio de Saldanha, une autre dirigée contre les Arabes de Larache, sous les ordres de D. João de Meneses, et enfin les trois navires de Lopo Soarez d'Alvarenga.

L'armada d'Almeida était la plus puissante de toutes celles que le Portugal avait équipées jusqu'alors : elle ne comprenait pas moins de vingt bâtiments et transportait 1500 hommes d'armes, 200 bombardiers et 400 marins surnuméraires ⁽²⁾. Trois des navires appartenaient à des compagnies de marchands allemands, aux Fugger, Welser, Hochstetter et Hirschvogel, dont les agents nous ont laissé des rapports très intéressants sur la marche des premières entreprises coloniales portugaises ⁽³⁾ ; on sait que déjà lors de la première expédition de Vasco de Gama, le roi avait fait appel aux capitaux des banquiers florentins établis à Lisbonne.

Le 23 mars 1505, premier jour de Pâques ⁽⁴⁾, le départ de Lisbonne eut lieu au milieu de grandes festivités. Le 17 décembre précédent, Magellan avait eu soin de faire son testament ; il est daté de Belem et ne contient que des stipulations en faveur d'une de ses sœurs, Thereza, de son mari et de leur fils Luiz Telles da Silva. A 25 ans donc, Magellan commença sa carrière maritime et militaire, à bord d'un des navires d'Almeida ; il se trouve

(1) MARINO SANUTO, *Diarii*. Venezia, 1887, vol. V, p. 843 : lettre de Jo.-Fran. Affaitati à Pietro Pasqualigo, Lisbonne, le 17 octobre 1503. — *Bol. Soc. Geogr. Ital.*, 1902, p. 129.

(2) Voir les instructions très détaillées de l'expédition, dans *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, pp. 272-334.

(3) *Sprenger's Indienfahrt*, 1503-1506 ; Ausgabe FR. SCHULZE, 1902, Strassburg, in *Druck- und Holzschnitte des 15.-6. Jahrhunderts*.

(4) *Ibid.* ; le 25 mars d'après GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 32.

cité au nombre des « moradores da Caza del Rey », à côté de son frère Diogo de Sousa et de celui qui devint bientôt son ami le plus dévoué, Francisco Serrão ⁽¹⁾. Mais il n'est plus fait mention ni de lui, ni de ses deux compagnons, à propos des multiples accidents qui caractérisèrent la brillante expédition. D'Almeida remplit à la lettre l'importante mission dont il avait été chargé; il atterrit d'abord à Quiloa; il s'en empara et alla châtier la ville de Mombaza en la livrant au pillage. Le 13 septembre, l'escadre arriva en vue des Laquedives; la côte de la terre ferme fut signalée peu de temps après. Après la soumission du roi d'Onor, les navires abordèrent à Cananor (le 22 octobre), dont le roi s'était lié d'amitié avec de Gama; d'Almeida, qui avait porté jusqu'alors le titre de gouverneur, le changea dans cette ville contre celui de vice-roi de l'Inde.

De Cananor, la flotte gagna Cochin, le siège du gouvernement portugais et le centre d'un grand trafic avec l'Indo-Chine; ici les navires se séparèrent; une partie des équipages fut envoyée à Coulam pour y venger le massacre de la garnison portugaise.

Après le départ pour la patrie de la flottille annuelle, les forces d'Almeida se trouvèrent considérablement réduites; les Arabes, concurrents acharnés des Portugais, en profitèrent pour amener le Zamorim de Calicut à essayer, par un coup d'audace, d'écraser les chrétiens. Le fils aîné du vice-roi, D. Lourenço, fut toutefois averti du complot par le voyageur italien Varthema; les Portugais dès lors n'eurent pas de peine à déjouer le plan ennemi et à détruire sa flotte à la grande bataille de Cananor (mars 1506). Parmi les gens de marque qui secoururent D. Lourenço, Barros ⁽²⁾ cite Francisco Serrão; il est permis d'en conclure que celui-ci occupait déjà une situation plus ou moins en vue au moment où Magellan en était encore à ses premières armes.

Les troubles s'étant momentanément apaisés dans l'Inde, l'attention d'Almeida fut attirée sur les affaires d'Afrique. Le vice-roi y envoya, en

(1) A. BRAANCAMP FREIRE, *Emmenata da Casa da India*. BOL. SOC. GEOGR. Lisboa, 1907, n° 7, p. 238.

(2) J. DE BARROS, *Da Asia*, dec. II, lib. 4, cap. V.

l'année 1506, une escadre sous les ordres de Nuño Vaz Pereira ; c'est au cours de cette campagne que le nom de Magellan, dans les chroniques portugaises, se dégage pour la première fois de la foule des « nomes de alguns principaes » ; il s'y trouve cité parmi les amis de Nuño Vaz et des nobles qui faisaient partie de sa suite, Luiz Mendez de Vasconcellos et Antonio de Sousa (1). L'expédition avait pour mission d'aller reconstruire une forteresse à Sofala, centre essentiel du commerce de l'or (2), après avoir préalablement rétabli l'ordre à Quiloa ; le 8 septembre déjà, Pereira avait fini sa tâche et put remettre le commandement de Quiloa à Vasco Gomez d'Abreu. Accompagné de Magellan et d'autres, il se rendit à Mozambique. Mais la mousson favorable pour la traversée de l'océan Indien étant passée, il se vit obligé de prolonger pendant plusieurs mois son séjour dans cette région côtière très insalubre ; au départ des Portugais, la place se trouvait transformée en un excellent point d'appui pour les opérations militaires et navales : une église, une forteresse et une factorerie y avaient été érigées.

Si l'on admet que Magellan resta attaché à la suite du commandant Pereira, il a dû l'accompagner à Ceylan, peu de temps après la rentrée de la mission à Cochin. De Ceylan, la petite compagnie alla rejoindre la formidable armada, que d'Almeida réunissait en ce moment pour venger la mort de son fils, D. Lourenço, « le fléau des impies », qui avait succombé à Chaul, dans une rencontre avec la flotte du sultan d'Égypte et du gouverneur de Diu. D'Almeida rencontra les forces de l'ennemi, très supérieures en nombre, en face de la ville de Daboul qu'il avait rasée. Cette bataille, livrée les 2 et 3 février 1509, compte à juste titre parmi les plus grands exploits des Portugais aux Indes. A bord des navires arabes, on avait

(1) IDEM, *Ibid.*, dec. I, lib. X, cap. VI : « (Magalhães) que despois se lançou em Castilla com a empresa de Maluco ». — De même dans les *Cartas de Affonso de Albuquerque*, t. II, p. 395, lettre du vice-roi, du 27 déc. 1506 : « Fernam de Magalhães, luiz mendes de Vasconcellos, e pero da fonseca pero andar por capitam de briagantym de quyloa ». — M. FARIA Y SOUSA, *Asia portuguesa*, t. I, pt. I, cap. X, § 6, p. 91.

(2) CARTAS DE AFF. DE ALBUQUERQUE, *loc. cit.*, t. I, p. 417 ; t. II, p. 385.

constaté la présence de beaucoup de chrétiens, notamment de Vénitiens, les instigateurs, auprès du sultan d'Égypte, de la campagne contre les Portugais. Le *Saint-Esprit*, bâtiment de Nuño Vaz Pereira, avait brigué l'honneur d'engager seul la lutte contre le vaisseau-amiral de Mir Hoseyn; il put d'ailleurs s'appuyer sur les navires de Jorge de Mello et de Pedro Barreto de Magellan qui suivaient de près ⁽¹⁾. Pereira paya sa bravoure de la vie; Fernand de Magellan fut au nombre des blessés ⁽²⁾.

Cette éclatante victoire consolida l'hégémonie du Portugal dans l'Indoustan; elle fut le commencement en même temps que la fin de l'activité du vice-roi qui, de retour à Cochin, le 8 mars 1509, y trouva Alphonse d'Albuquerque que D. Manuel avait désigné pour lui succéder. D'Almeida n'entendit cependant pas abdiquer tout de suite en faveur du nouveau venu; il ordonna au contraire de mettre d'Albuquerque en lieu sûr. C'était le prélude des rivalités qui devinrent, dans la suite, si désastreuses pour l'œuvre colonisatrice de l'Inde portugaise. Il est possible que Magellan fut au nombre de ceux qui ne cachèrent pas leur mécontentement de l'acte arbitraire de d'Almeida. A cause de certains différends qu'il avait eus avec lui, le vice-roi avait envoyé un certain Nuño Vaz de Castello Branco à bord du navire de Garcia de Sousa, chargé de rejoindre la flottille de Diogo Lopes de Sequeira; or, Magellan et son ami Francisco Serrão prirent service sur le même bâtiment ⁽³⁾.

Cette flottille de Sequeira, composée de quatre navires de 150 tonnes chacun et d'une taforea ou grosse barque, était arrivée à Cochin, le

(1) J. DE BARROS, *loc. cit.*, dec. II, lib. III, cap. V.

(2) CORREA, *Lendas*, t. II, p. 28 : « e foy (Magellan) no feyto dos rumes, e sempre nas armadas, e em Calicut, muyto ferido ». Quelques lignes plus haut : « hum cavalleiro honrado, que ficou por oulheyro, chamado Fernão de Magalhães, que em Calicut fôra muyto ferido ».

(3) DAM. DE GOES, *loc. cit.*, et J. DE BARROS, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. III. — D. DE BARROS-ARANA, *loc. cit.*, p. 14, prétend que Magellan se trouva au Portugal en 1508 et serait reparti pour l'Inde avec l'escadre de Sequeira; la présence du capitaine au combat de Diu, attestée par Correa et Faria, est trop formelle pour admettre le retour de Magellan à Lisbonne en 1508.

21 avril, et avait pour mission d'aller à la reconnaissance de Malacca et de s'y renseigner sur la Chine et sur les étrangers établis dans le Céleste Empire ⁽¹⁾. D'après les instructions royales ⁽²⁾, le capitaine devait aller avant toutes autres choses explorer l'île de Madagascar, dite l'île du Clou de girofle (!), les îles Comores et en outre prendre de riches cargaisons d'or à Sofala et Mozambique. D'après une autre version, le capitaine, n'ayant pas trouvé le métal précieux et les épices que l'on avait cru y recueillir en abondance, s'était décidé à traverser l'océan Indien en destination de Malacca ⁽³⁾. Le 19 août 1509 seulement, les vaisseaux de Sequeira purent appareiller du port de Cochin. Un document du 30 du mois précédent nous apprend que Magellan avait reçu de l'almojarife ou maître du marché de Cochin, vingt paras de blé en guise de solde ⁽⁴⁾.

Le 21 août, les navires longèrent la côte de Ceylan; à partir de ce point, ils entrèrent dans une zone complètement inconnue aux navigateurs portugais. Sequeira possédait sans doute des cartes indigènes de la région qu'il allait reconnaître et eut probablement à bord des pilotes indiens ou javanais. Il mit le cap directement sur la pointe nord de Sumatra; on atterrit à Pedir, où l'on pensa trouver la célèbre mine d'or que les rapports et les lettres des capitaines portugais semblent placer entre Cananor et Malacca ⁽⁵⁾. Après avoir conclu un traité de paix avec la ville voisine de Pacem ⁽⁶⁾, on longea une grande partie de la côte de Sumatra, jusqu'à l'île de Polvoreira et les bas-fonds de Capacea ⁽⁷⁾, et l'on jeta l'ancre en rade de Malacca le 11 sep-

(1) F. C. DANVERS, *Report of the Portuguese Records relating to the East Indies, contained in the Torre do Tombo*. London, 1892, p. 154.

(2) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, pp. 403-419.

(3) *Commentarios do grande Afonso Dalboquerque*; édition anglaise de la Hakluyt Soc., t. III, p. 55.

(4) *Archives de la Torre do Tombo*, Listas de gente de guerra, maç. 1^o, n^o 5. — A. BAIÃO, *loc. cit.*, 1905, p. 306.

(5) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. III, p. 390. Il y est fait allusion, sans doute, aux régions de Menemcabo et Ciaé, riches en or, non loin de Pacem dans Sumatra. — *Cartas*, t. III, pp. 92, 217, 358, et t. I, p. 138: « Menemcabo, onde está a mina de ouro ».

(6) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, p. 256.

(7) ANT. GALVÃO, *loc. cit.*, édition de la Hakluyt Soc., 1862, p. 107.

tembre 1509. Dès le lendemain de l'arrivée de Vasco de Gama dans l'Inde, les Portugais s'étaient aperçus que ce port constituait le marché le plus important de l'Asie entière pour le commerce des épices ⁽¹⁾. C'était le point où se rencontraient depuis longtemps les marchands arabes, ceux de l'Insulinde et de la Chine.

La vue des navires portugais jeta l'épouvante dans la cité; les Arabes entrevirent aussitôt les conséquences de l'arrivée des chrétiens dans l'Indo-Chine. Le troisième jour de l'arrivée de Sequeira ⁽²⁾, le roi consentit à recevoir les envoyés du roi D. Manuel, en vue de la conclusion d'un traité de paix et de commerce. Le pacte conclu, Sequeira émit le désir d'embarquer une cargaison d'épices, et de commencer ensuite le voyage de retour pour ne pas manquer la mousson de l'est. Les événements ne devaient pas se passer si simplement.

On a accusé les marchands arabes de l'entourage du roi d'avoir formé un complot à l'effet de s'emparer des quatre navires portugais. Sequeira fut invité à débarquer avec le plus grand nombre de ses hommes, afin d'assister à la remise solennelle d'une quantité considérable de poivre. Il expédia le lendemain Francisco Serrão à terre avec toutes les chaloupes dont il disposait; il ne resta à bord des navires qu'un petit nombre de Portugais. Dès que les indigènes virent que les équipages avaient quitté leurs bâtiments, ils montèrent en foule à bord. Le capitaine Garcia de Sousa, présentant une trahison, chassa les Malais de son navire et envoya immédiatement Magellan, dans la seule barque qui lui restait, à Sequeira, pour le mettre en garde contre les intentions équivoques des indigènes. Magellan trouva le capitaine en chef à table, entouré de huit Malais qui n'attendaient que le signal qui devait partir de la citadelle pour tomber sur les Portugais; le coup fut déjoué par miracle, à entendre les historiens contemporains qui rapportent, avec des versions d'ailleurs assez différentes, les incidents de

(1) Voir les instructions que D. Manuel fit parvenir, dès 1506, à D. Francisco d'Almeida, au sujet d'une expédition à Malacca, Sumatra, l'île des Clous de girofle, Ceylan et l'archipel des Douze mille îles, dans *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. III, pp. 268-276.

(2) Vicomte DE SANTAREM, *Quadro elementar*, t. II, p. 16.

cette campagne ⁽¹⁾. Francisco Serrão et quelques-uns de ses compagnons avaient pu regagner le rivage, mais, sans armes et ne disposant que d'une petite chaloupe, ils auraient finalement succombé sous les coups des Malais, si Magellan et Nuño Vaz de Castellobranco n'étaient accourus à leur secours; après une lutte acharnée, on réussit à atteindre les navires. Quelques coups des grosses bombardes suffirent à disperser l'essaim de pirogues qui se dirigeaient vers l'escadre. Les pertes portugaises s'élevèrent dans cette échauffourée à soixante hommes, non compris les marins retenus prisonniers à Malacca. L'échange de ceux-ci n'ayant pas été proposé par le roi dans les quarante-huit heures, Sequeira donna l'ordre de mettre à la voile.

Malgré cette fin de reconnaissance plutôt désastreuse, les Portugais n'avaient pas moins acquis à Malacca des renseignements précieux sur les mers et la région situées à l'est et au sud du détroit de Singapour, au sujet desquelles on ne possédait que des notions vagues; on avait recueilli notamment les premières données authentiques sur l'archipel des Moluques, le joyau de l'Insulinde, et sur certaines îles riches en or, situées au nord-est de Malacca. « De la participation de ces deux personnages, Magellan et Serrão, à l'expédition de Sequeira et à la suivante, dit Barros ⁽²⁾, résulta grand dommage pour la patrie. » L'amitié, en effet, qui existait déjà entre eux, a dû se consolider singulièrement au cours du voyage, Serrão devant uniquement à la conduite courageuse de Magellan d'avoir échappé à une mort certaine.

D'après Castanheda ⁽³⁾, Magellan se distingua encore pendant le voyage de retour de la flottille dans un combat avec des jonques indigènes. Conformément à une tactique depuis quelque temps en vogue dans les mers de l'Inde, les Portugais confisquaient régulièrement les embarcations arabes qu'ils trouvaient sur leur chemin. Le bâtiment de Nuño Godin, envoyé dans

(1) DAM. DE GOES, *Chronica*, parte III, cap. II. — OSORIO, *De Rebus Emmanuelis*, T. LVII, p. 190, lui emprunte sa version du récit de cette journée. Relation détaillée également dans CASTANHEDA, *Conquista da India*, t. 1, liv. II, cap. CXIV.

(2) *Da Asia*, dec. II, lib. IV, cap. III.

(3) *Loc. cit.*, lib. II, cap. CXVI.

une de ces rencontres, serait peut-être resté entre les mains de l'ennemi, si Magellan, Castellobranco et quatre marins n'étaient accrus dans la taforea.

Les trois navires de l'escadre (le quatrième avait échoué sur la côte) rentrèrent à Travancore au mois de janvier 1510 ⁽¹⁾. Sequeira, qui s'était rangé du côté de d'Almeida dans le différend avec d'Albuquerque, prit directement le chemin du Portugal; le navire de Texeira et la taforea où se trouvaient Magellan et Serrao, remontèrent la côte jusqu'à Cochin, où ils ont dû arriver presque au même moment que d'Albuquerque, le nouveau vice-roi. Magellan songea également à rentrer dans sa patrie avec la flottille composée de trois navires qui devait suivre celle de d'Almeida. Le vaisseau de Gomes Freire partit avant les deux autres; ceux-ci (Magellan étant à bord de l'un d'eux) coururent pendant la nuit sur les dangereuses « battues » de Padoue ⁽²⁾, et y restèrent accrochés.

La conduite de Ferdinand dans cette circonstance a été rapportée avec force éloges par tous les historiens sans distinction. Les navires se remplissant rapidement d'eau, on n'eut que le temps de sauver le chargement d'épices et une partie des provisions. Après avoir mis le tout en sûreté dans une petite île voisine, on résolut de gagner Cananor dans les chaloupes, cette ville ne se trouvant qu'à une centaine de milles de l'endroit du naufrage. On ne tomba cependant pas d'accord sur le nom de ceux qui devaient s'embarquer les premiers; seraient-ce les capitaines et les gens de qualité, ou bien une partie des marins? C'est alors que Magellan se présenta pour rester dans l'île avec les matelots, après avoir fait jurer à ceux qui partaient de revenir le plus tôt possible avec du secours. Les chaloupes atteignirent Cananor au bout de huit jours; de là, les capitaines envoyèrent immédia-

(1) GASP. CORREA, *Lendas da India*, vol. II, p. 28, dit nettement que Magellan fut de retour à Cochin au mois de janvier 1510.

(2) « Bassas de Pedro », Padua Bank ou Pedro Reef, complètement sous l'eau aujourd'hui; le banc se déplace et s'est enfoncé en partie depuis les derniers siècles sous le niveau de la mer, phénomène qui se constate d'ailleurs aux îles Laquedives et Maldives en général.

tement une caravelle, sous les ordres d'Ant. Pacheco, pour recueillir Magellan et ses hommes (1).

Barros ajoute un détail qui a sa valeur : d'après lui, Magellan s'était décidé à demeurer dans l'île avec les équipages afin d'assurer le salut d'un de ses amis, personnage peu important (*não de muita conta*); les chefs auraient donc eu l'intention d'abandonner les malheureux marins à leur sort sur un misérable banc de sable ! Guillemard cherche à identifier le Portugais auquel Magellan s'intéressa si vivement avec Francisco Serrão ; l'hypothèse ne nous paraît guère plausible, l'ami du futur capitaine général, nous l'avons vu, ayant occupé dans l'Inde des postes plus importants que Magellan lui-même (2).

Les naufragés furent tous conduits à Cananor ; on y débarqua également la précieuse cargaison d'épices dont le sauvetage intéressait les armateurs peut-être autant que celui des marins. D'Albuquerque recueillit avec empressement les équipages (3) et les emmena avec lui à Goa, lieu de réunion d'une armada de vingt-trois navires que le vice-roi y avait convoqués après son échec devant la ville d'Ormuz, l'entrepôt du commerce de l'Inde « extra Gangem », comme Malacca l'était pour l'Inde « intra Gangem ».

3. — Activité mercantile de Magellan dans l'Inde.

Le 17 février 1510, la ville de Goa fut prise par d'Albuquerque ; évacuée dès le 30 mai, elle ne tarda pas à retomber au pouvoir des Portugais. Si l'on n'est pas fixé sur la participation de Magellan à la première occupation

(1) HERRERA, *loc. cit.*, II, II, XIX ; BARROS, *loc. cit.*, II, IV, I ; CASTANHEDA, *loc. cit.*, lib. III, cap. V ; D. DE GOES, *loc. cit.*, p. II, cap. xliii ; CORREA, *loc. cit.*, vol. II, p. 27 ; le dernier fournit la version la moins correcte.

(2) *Loc. cit.*, p. 61. Francisco Serrão est cité comme capitaine du navire *Flor de la Mar*, de la flottille de D. Fernando Coutinho (1509). — A. BRAANCAMP FREIRE, *Emmenata da Casa da India*, p. 267.

(3) CASTANHEDA, *loc. cit.* — LAFITAU, *Histoire des Découvertes et des Conquêtes des Portugais dans le Nouveau Monde*. Paris, 1733, t. I, p. 363.

de la ville ⁽¹⁾, des documents authentiques constatent sa présence dans le conseil convoqué par le vice-roi au moment où il s'apprêta à l'attaquer pour la seconde fois.

Le 10 octobre 1510, d'Albuquerque demanda à Cochin l'avis de tous les capitaines royaux sur l'utilisation des navires de commerce qui se trouvaient au port, en vue de la campagne projetée ; outre les officiers, le vice-roi avait admis dans l'assemblée plusieurs marchands et commandants de navires, gens plus directement intéressés à l'expédition ⁽²⁾. Dans le long document qui contient les réponses motivées de seize personnes ⁽³⁾ invitées à faire connaître leur opinion, la profession de chacun est généralement indiquée ; le nom de Magellan n'est accompagné d'aucun titre. Il s'exprime avec peu d'enthousiasme sur la proposition d'Albuquerque ; plus d'un Portugais, Gonçalo de Sequeira entre autres, s'y déclara franchement hostile. Les raisons pour lesquelles Magellan motiva son abstention, étaient des plus plausibles : les vents contraires, disait-il, empêcheraient d'atteindre Goa avant le 8 novembre ⁽⁴⁾ ; si donc les navires marchands étaient incorporés à la flottille, ils ne sauraient pas rentrer au Portugal en temps opportun, car les commerçants n'auraient plus le loisir de se procurer des marchandises ⁽⁵⁾.

Ces paroles fournissent la preuve que Magellan connaissait mieux le

(1) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 59, ne l'admet pas. ARANA, *loc. cit.*, est de l'avis opposé.

(2) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, p. 62.

(3) *Ibid.*, t. II, p. 6 ff. — *Commentaries of Afonso Dalboquerque*, translated by W. DE GRAY BIRCH (Hakluyt Society), 1880, t. II, p. 91. — *Arch. da Torre do Tombo, Corpo Chronol.*, pt. 2a, maç. 23, doc. 190.

(4) Les faits confirmèrent son appréhension, puisque d'Albuquerque ne se trouva à Goa que le 24 novembre.

(5) « Fernam de Magalhães dise que che parecia que o senhor capitam mor nom devia de levar naos de carga a goa por quanto se lá fosse nom podiam pasar este ano a portugal por estarmos em doze dias de outubro, e que indo sua rota abatida sem toquar em cananor nem em outro nehum porto nom podia pôr a frota defronte do porto de goa menos d oito de novembro por serem agora os tempos contrarios pera lá, e quanto a jente que sua merce diz se he bem que vá que lhe parecia que a nom devia de levar porquanto che nom fiquava tempo pera empregarem seus dinheiros nem fazerem nada do que lhe era necessario pera sua viagem, e isto dise Fernam de Magalhães ». *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, p. 7.

régime des vents locaux et la navigation de l'Inde que les conseillers ordinaires du gouverneur; d'autre part, elles trahissent de sérieux soucis mercantiles. Magellan, après le naufrage à la Padua Bank, n'aurait-il plus renouvelé son contrat de service militaire et aurait-il dirigé son attention sur les entreprises lucratives? Nous examinerons bientôt quelques documents qui jettent plus de lumière sur cette phase obscure de l'activité du futur capitaine général.

Constatons pour le moment que d'Albuquerque ne se laissa pas rebuter par les quelques voix qui se prononcèrent au sein du conseil contre l'expédition projetée; il aurait laissé d'ailleurs la liberté à chacun de le suivre ou non et de disposer des navires comme il l'entendait. Nous savons ce que valait cette autorisation (1)! Correa rapporte cependant que les navires marchands ne suivirent pas le vice-roi dans son équipée contre Goa et furent uniquement réservés à l'embarquement d'épices. Magellan, qui ne quitta pas les capitaines de ces bâtiments, avait contribué puissamment à leur faire repousser la proposition d'Albuquerque; peut-être est-ce à cette attitude qu'il faut rattacher l'origine des rapports défavorables que le vice-roi envoya sur son compte à la Cour (2).

D'Albuquerque s'empara de Goa après un assaut remarquable; dans les longues listes de nobles qui s'y distinguèrent et qui nous sont conservées par les chroniqueurs, le nom de Magellan ne se rencontre nulle part; il n'est pas probable qu'il ait été omis intentionnellement, bien que le fait ne soit pas rare dans les annales portugaises de l'Inde; D. de Goes, en rapportant l'épisode des bancs de Padoue, ne passe-t-il pas sous silence le nom de celui qui s'y distingua le plus?

Huit jours avant la réunion du conseil convoqué par d'Albuquerque pour discuter au sujet de la campagne de Goa, soit le 2 octobre 1510, Magellan avait fait dresser devant le secrétaire de la factorerie de Cochin, Lourenço de

(1) Voir le cas des navires de D. M. de Vasconcellos, p. 114.

(2) Nous n'en avons pas trouvé de traces dans la correspondance d'Albuquerque; mais le rapport très sévère que le vice-roi dressa sur la conduite de Gonç. de Sequeira est résumé dans les *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. 1, p. 112.

Paiva, et devant plusieurs témoins, un contrat avec Pedro Annes Abraldez, commerçant portugais qui fréquentait la même place. D'après cette pièce, où il s'intitule « personne qui traita à Cochin avec les marchands », Magellan devait toucher la moitié du bénéfice réalisé, soit 10 % par an ⁽¹⁾, comme rémunération de l'argent engagé dans les entreprises commerciales. Mais cet intérêt fut bien plus élevé, car pour une somme de 100 cruzades et 40 portugais ⁽²⁾ remise à Abraldez, il devait recevoir au Portugal non seulement 200 cruzades ou une somme équivalente à 20 quintaux de poivre, à embarquer sur le navire *Santa Cruz*, capitaine Jorge Llopez, mais aussi 40 cruzades de marchandises à prendre dans un autre bâtiment; il est dit en outre que l'auteur du document, c'est-à-dire Magellan, rentra au Portugal à bord du navire précité.

A Lisbonne, il intenta un procès à Abraldez pour non-accomplissement des clauses contenues dans le contrat; les témoignages déposés à cette occasion ne laissent aucun doute qu'on a réellement affaire au grand capitaine ⁽³⁾. D'après la pièce que nous venons d'analyser, il convient d'envisager l'activité de Magellan dans l'Inde sous un jour nouveau; à côté du soldat et du navigateur, il faudra tenir compte de l'homme d'affaires, du commerçant. En cette dernière qualité, il a dû être mêlé aux opérations journalières du grand marché de Cochin, centre important où il résida presque continuellement et qui était devenu, depuis Francisco d'Almeida, le siège du gouvernement portugais (1505) et le point de départ des expéditions en destination de Malacca, Cambaie et Madagascar ⁽⁴⁾.

Lors de son passage au service de l'Espagne, Magellan était en possession de véritables secrets commerciaux, non seulement relatifs aux pays d'origine

(1) A. BAIÃO, *loc. cit.*, p. 307 : e que bem asy elle autor he omem que trautta con seu dinheiro nesta cidade tomando parceria con mercadores dando lhes dinheiro a licito ganho e elles trautan con elle e lhe acodem comunmente con a meatade do ganho a elle autor en que lhe dam dez por cento cadano e que tanto se acostuma ganhar. (*Corpo chronol.*, parte 2, maço 65, doc. 19; *Arch. de Torre do Tombo.*)

(2) Un portugais valait dix cruzados ou quatre mille reis. BAIÃO, *Ibid.*

(3) Voir l'issue du procès aux chapitres V et VI.

(4) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. I, p. 435. — CORREA, *loc. cit.*, t. II, p. 28.

des plus précieux articles de trafic (entre autres des Moluques), mais concernant aussi la valeur des articles d'échange et des produits de l'Inde en général. Ceux-ci arrivaient en Europe au quintuple des prix cotés à Cochin : ce fut pour ce motif, d'ordre essentiellement économique, que le Portugal redouta tant la réalisation du projet que Magellan soumit au roi de Castille.

L'époque des grandes découvertes n'a pas connu d'expéditions désintéressées, inspirées purement, comme de nos jours, par l'intérêt de la science ; le trait caractéristique de l'expansion mondiale rapide et formidable des Portugais en Orient fut la préoccupation mercantile. Dans leur histoire coloniale, on voit des négociants, des gradués d'université, des gens de tout métier devenir spontanément navigateurs et explorateurs, en même temps que chefs d'expéditions militaires. Améric Vespuce avait été agent de la maison commerciale des Berardi et resta marchand tout en exerçant les fonctions de piloto-mayor de la Casa de Séville. Dans l'Inde, le type du navigateur-agent commercial est plus commun encore ; les Perestrello, les da Empoli, les Sernigi furent les premiers à pénétrer en Chine, avant les expéditions officielles portugaises ; Varthema et Barbosa, aussi fortement intéressés aux prix des articles commerçables que les précédents, fournirent des descriptions d'Insulinde avant que d'Abreu et Francisco Serrão eussent franchi le détroit de Malacca.

Magellan avait sans doute fait connaissance, aux Indes, de plusieurs de ces représentants de puissantes firmes portugaises et italiennes. Da Empoli se trouva avec lui à la prise de Malacca ; l'habile Italien, de 1514 à 1515, avait touché plusieurs fois à Cochin ; il y vint notamment avec trois navires et prit un chargement d'épices pour le compte de la maison Gualterotti, de Bruges. Varthema avait pris part à la bataille de Cananor (mars 1506), où Magellan s'était également distingué, très probablement en compagnie de Fr. Serrão. De Duarte Barbosa, on possède des lettres se rapportant à Cochin et à Cananor, datées des années 1513-1514 ⁽¹⁾, époque à laquelle Magellan avait quitté l'Inde. Rien d'impossible cependant qu'il ait eu des relations avec son futur beau-frère à Cochin avant cette date. La confusion

(1) SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, t. 1, p. 43.

entre trois personnages du nom de D. Barbosa nous empêche malheureusement d'identifier le parent de Magellan avec le facteur ou écrivain de la factorerie de Cananor que nous connaissons par les lettres de 1513-1514 et qui se vantait de très bien connaître la langue et les mœurs du pays (1). La même difficulté existe pour l'identification de l'auteur du *Sommario* (2).

La campagne de Goa étant menée à bonne fin, d'Albuquerque voulut enfin réaliser l'idée qui germait dans son cerveau depuis son arrivée dans l'Inde, c'est-à-dire l'anéantissement du trafic des Arabes dans la mer Rouge. Quoique les principaux ports de l'Inde leur fussent fermés, ces rivaux et ennemis détestés de la puissance portugaise trouvaient moyen de faire passer à Djedda et au Caire des quantités considérables d'épices, déjouant ainsi les calculs de D. Manuel pour assurer à Lisbonne le monopole du commerce des produits d'Orient. Une nombreuse armada sortit, vers la fin du mois de mars 1511, du port de Goa, avec mission d'aller établir une forteresse à Aden et aux îles Camara, situées dans la mer Rouge. Mais à partir des récifs de Padoue, les vents furent constamment contraires ; d'Albuquerque changea alors la destination de l'expédition, décida d'aller à la conquête de Malacca et d'infliger un châtiment retentissant au roi indigène pour sa trahison envers Lopes de Sequeira.

Depuis plusieurs mois déjà, était arrivée de Lisbonne une flottille de quatre navires, sous les ordres de Diego Mendès de Vasconcellos, équipés par des marchands florentins, avec l'intention de fonder une factorerie à Malacca. D'Albuquerque, sous prétexte que la faible escadre courait à un désastre certain, l'avait forcée à se joindre à l'armada qu'il mena contre Goa, malgré les protestations de Vasconcellos et des autres capitaines, dont plusieurs furent même jetés en prison. Giov. da Empoli, qui se trouvait à bord d'un des navires, blâma sévèrement l'absolutisme du vice-roi à cette occasion (3).

(1) SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, t. I, p. 46.

(2) Voir *Introduction bibliographique*.

(3) J. GRÅBERG DA HEMSÖ, *Littera di Giovanni da Empoli a Leonardo suo padre intorno al viaggio da lui fatto a Malacca e frammenti di altre lettere del medesimo*. Archivio Storico Italiano, Firenze, 1846, t. III, appendice, p. 40.

Voici maintenant que d'Albuquerque prit sur lui d'accomplir la mission de Vasconcellos et de venger Sequeira. L'armada, comprenant dix-neuf navires, toucha comme la flotille de Lopes à Pedir, dans l'île de Sumatra, et l'on y renouvela les traités conclus précédemment avec le prince indigène. L'accueil réservé aux Portugais à Pasei ou Pacem ne fut pas plus cordial qu'à Pedir, les insulaires étant très irrités de ce que d'Albuquerque avait mis la main sur plusieurs navires venant d'autres ports de Sumatra (1). Enfin, le 1^{er} juillet 1511 (2), l'armada vint en vue de Malacca. Après des combats acharnés et un siège qui ne dura pas moins de six semaines, d'Albuquerque se rendit maître de la ville. Le butin qu'on y saisit fut immense ; au point de vue colonial portugais, les résultats qu'entraîna la possession de ce point stratégique furent de très haute importance. Plus efficacement que la fermeture de la mer Rouge et qu'une série de forteresses, la chute de Malacca rendait possible la monopolisation du commerce des drogues, de l'or et de tous les produits précieux de l'Extrême-Orient. Magellan avait pris part au siège et au sac de la ville ; les historiens portugais, en dehors d'une simple mention chez de Barros, ne citent pas son nom parmi ceux des « valentes cavalleiros » ; il n'y assista peut-être qu'en surnuméraire ou en homme d'affaires, n'étant plus astreint au service sous les armes ; l'Espagnol Herrera seul rapporte qu'il s'y conduisit en très bon soldat (3).

4. — Découverte des Moluques.

Conformément à la politique très intelligente pratiquée par les Portugais, et dont Barros porte témoignage (4), d'Albuquerque chercha à gagner à sa cause, par des traités d'alliance et de commerce, les princes des royaumes environnants qui avaient coutume d'envoyer leurs jonques à Malacca. Ce fut

(1) J. GRÅBERG DA HEMSÖ, *loc. cit.*, p. 54. — P. A. TIELE, *De Europeërs in den Maleischen Archipel*, Bijdragen tot de Taal-, Land- en Volkenkunde van Nederlandsch Indië, 1877, t. 1, p. 327.

(2) Vers mi-juin, d'après CORREA, *loc. cit.*, t. II, p. 219.

(3) *Loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XIX : dando de si muy buenas muestras.

(4) *Da Asia*, dec. II, lib. V, cap. VII.

d'ailleurs une tactique nécessaire, car la confiance avait été fortement ébranlée par l'intrusion violente des Portugais dans les affaires de la péninsule malaise. Antonio d'Azevedo et Duarte Coelho ⁽¹⁾ furent chargés de missions au Siam, dont le roi, Phra Borom Raxa, devint bientôt le grand ami des Portugais : c'était à ses dépens que les Musulmans s'étaient établis à Malacca. Ruy Nuñez d'Acuña, accompagné d'une suite nombreuse, partit pour Pegou, à l'embouchure de l'Iraouaddy. Enfin, avant la fin de l'année, une escadre sous les ordres d'Antonio d'Abreu, fut chargée de la reconnaissance des Moluques, sur la situation desquelles d'Albuquerque avait recueilli les premières informations exactes. Ces trois voyages furent décidés pendant les quelques mois que d'Albuquerque résida à Malacca. Avant de partir, il recommanda au gouverneur de la place de veiller à ce qu'à l'avenir, aucun navire de commerce ne pût quitter le port pour des régions inconnues, s'il n'avait à bord un Portugais, « homme intelligent », capable de rapporter le plus grand nombre possible d'informations utiles ⁽²⁾. C'est à Malacca que d'Albuquerque entendit parler du pays des Gores, de Lequeia et de Perioco ⁽³⁾, tous riches en or, que les contemporains identifièrent avec l'Ophir et la Tharsis de la Bible.

Perioco et les Moluques constituaient les limites du monde habité dans l'idée des pilotes portugais ⁽⁴⁾; personne n'avait entendu parler de pays

(1) Galvão l'appelle Duarte Fernandez et assure qu'il visita la capitale du Siam, située à 14° de latitude nord. Édition de la *Hakluyt Society*, p. 112.

(2) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. II, cap. VI. — D. Manuel écrivit, sur la conquête de Malacca, au pape Léon X, la célèbre lettre de 1513, que l'on peut comparer à celle qu'il envoya, en juillet 1499, aux rois d'Espagne pour leur communiquer la découverte de Vasco de Gama. Il y est dit que les Chinois eux-mêmes avaient envoyé une ambassade à d'Albuquerque pour mieux prendre connaissance de ses désirs. Le vice-roi parle enfin d'une alliance avec les forces du prêtre Jean, sous l'étendard commun de la Croix, pour exterminer la secte des mahométans. M. JOSÉ PEDRO DA COSTA, in *Archivo historico portuguez*. Lisbonne, 1904, p. 111.

(3) *Commentarios do grande Af. Dalbuquerque*, Lisboa, 1774, t. III, cap. XVIII, p. 93. Édition anglaise de W. DE GRAY BIRCH, pour la *Hakluyt Society*, 1880, t. III, p. 88.

(4) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. III, p. 134 : lettre de Jorge d'Albuquerque, du 8 janvier 1515.

plus à l'est (1) ; des cosmographes théoriciens, timidement, identifiaient la côte du large golfe de Chine avec les rivages occidentaux du Nouveau Monde.

Albuquerque choisit, pour commander l'escadre à la découverte des Moluques, Antonio d'Abreu, en récompense de sa bravoure à la prise de Malacca où il avait été blessé (2) ; les capitaines des deux autres navires furent Francisco Serrão et Simão Alfonso Bisagudo ; ils commandaient respectivement la *Caboia*, la *Santa Catharina* et une caravelle latine (3).

L'Italien Varthema, en 1504, a le premier fourni une description des archipels des Moluques et de Banda, et attiré l'attention sur les produits caractéristiques de chacun de ces groupes d'îles : les clous de girofle aux Moluques (4), la noix de muscade à Banda (5). Il n'avait pas visité ces régions en personne, ayant dépassé à peine Pedir, sur la côte de Sumatra. Sa remarquable description fut imprimée à Rome, en décembre 1510 (6),

(1) Au point de vue européen bien entendu, car les régions étaient bien connues par les Malais musulmans. En 1322, rappelons-le, des Javanais et des Arabes avaient visité Ternate et s'y étaient établis ; en 1465, le prince de l'île, Marhum, embrassa l'islamisme et vint à Java, en 1495, pour s'y initier davantage à la religion. O. WARBURG, *Die Muskatnuss, ihre Geschichte, etc.* Leipzig, 1897, p. 46.

(2) H. HARRISSE, *Travaux nautiques des Portugais*, Paris, 1898, p. 3, le confond avec Pedro Abreu ou de Abreo, qui accompagna Magellan et Loaysa dans leurs expéditions aux Moluques et qui fut nommé pilote de la Casa de Séville, le 13 novembre 1519, au traitement de 25,000 mrs par an. V. L. ASENSIO, *La primera vuelta al Mundo*, n° 161. — BARROS, *loc. cit.*, mentionne Antonio d'Abreu dans diverses entreprises, postérieures à 1519.

(3) BARROS, *loc. cit.*, t. III, V, VI. — D. DE GOES, *Chronica*, t. III, cap. XXV. — CASTANHEDA, *Conquista da India*, liv. III, cap. LXXV. — Les *Cartas de Aff de Albuquerque*, t. I, p. 68, contiennent la même version du voyage que les *Commentarios* ; à côté du capitaine en chef d'Abreu, Fr. Serrão est mentionné comme sous-capitaine.

(4) Le clou de girofle constitue le bouton de fleur de l'arbre *Caryophyllus aromaticus* L. (*Eugenia caryophyllata* Thumb.), appartenant aux Myrtacées, et est probablement originaire des Moluques septentrionales (Makian). *Encyclopaedie van Nederlandsch Indië, samengesteld door P. A. van der Lith, A. J. Spaan en Joh. Snelleman*. Leiden, 1906, sous la rubrique *Kruidnagel*.

(5) *Semen myristicae* v. *Nux moschata* ; elle forme le fruit du *Myristica fragrans* Hoult., de la famille des Myristicacées (*Dioecia monadelphica*). *Ibid.*, sous la rubrique *Noteumuskaat of muskaatnoot*.

(6) *Le voyage de Ludovic di Varthema ou le Viateur en la plus grande partie d'Orient*, traduit de l'italien en français par Baharin de Raconis, publié par CH. SCHEFER, dans *Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie, etc.* Paris, 1882

avant le départ d'Abreu et de Serrão. Il n'est pas impossible que Varthema, qui avait combattu à Goa avec les Portugais, ait communiqué au vice-roi, à Serrão et peut-être à Magellan, les premières notions sur les deux archipels aux épices. Au cours, toutefois, de leurs visites à Malacca, ceux-ci ont eu amplement l'occasion de s'informer sur les îles de la Sonde, grâce aux jonques javanaises qui faisaient un service régulier entre les ports d'Insulinde et Malacca.

Il est généralement admis que Magellan ne prit aucune part à l'expédition de d'Abreu. Quelques auteurs se sont basés sur le seul témoignage d'Argensola (1) pour prétendre le contraire ; mais les erreurs dans l'*Histoire des Moluques* sont nombreuses ; ajoutons que, dans le récit de la découverte, il rapporte les succès de d'Abreu et de Serrão, et dit simplement de Magellan qu'il se trouvait dans certaines îles situées à 600 lieues au delà de Malacca et d'où il entretenait une correspondance avec son ami Serrão. Un passage d'Oviedo (2), relatif à la visite aux Moluques faite par Magellan en 1511-1512, ne se retrouve dans aucune des sources que ce chroniqueur a consultées pour la compilation de son histoire. On ne connaît pas mieux l'origine des données de certains auteurs que cite Navarrete (3) et qui prétendent que Magellan a pris part à la découverte du célèbre archipel. Or, voici que le document sur lequel les historiens modernes s'étaient exclusivement fondés pour prouver que Magellan fut de retour à Lisbonne en 1512, se rapporte à un homonyme du grand capitaine ; nous y reviendrons bientôt en détail. Constatons seulement que les premières preuves authentiques de sa présence en Portugal ne remontant pas avant 1514, il n'est pas impossible que Magellan ait continué à résider à Malacca après le départ d'Albuquerque (4) et qu'il ait vu de ses propres yeux, comme dit Oviedo, à plu-

(1) *Loc. cit.*, édition de Madrid, 1609, liv. II, p. 6.

(2) *Loc. cit.*, t. II, 2 ; lib. XX, cap. V : por visto de ojos, tenia mucha noticia de la India oriental y de las Islas del Maluco y Especeria.

(3) MARTINEZ DE LA PUENTA, *Compendium de la historia de la India oriental*, t. III, cap. XIV, p. 189. — SAN ROMAN, *Historia general de la India*, t. II, cap. V, p. 217. — FARIA y SOUSA, *Asia portuguesa*, t. I, pt. 3, cap. V, p. 203.

(4) D'après Pigafetta, c'est à Malacca que Magellan aurait reçu des lettres de Serrão sur la découverte des Moluques.

sieurs centaines de milles de Malacca, des îles autres que les Moluques ; il est utile de rappeler que dans un document présenté au roi avant son départ, Magellan donne une description des pays d'Asie jusqu'à Formose (1).

On ne possède que de rares renseignements sur Francisco Serrão, l'ami dévoué de Magellan, qui contribua plus que tout autre à faire entreprendre le premier périple du monde. Quelques textes le qualifient de parent du grand navigateur (2) ; tantôt il est cité comme Portugais, tantôt comme Espagnol et frère du pilote Juan Serrano qui accompagna Magellan dans son expédition (3). Cette dernière identification, si elle pouvait se faire, serait très importante ; on s'expliquerait plus facilement pourquoi le Portugal refusait à Fr. Serrão la direction des affaires aux Moluques, l'objet des convoitises castillanes.

Barros cite Fr. Serrão parmi les personnes de distinction assiégées par les indigènes dans la forteresse de Cananor et délivrées en 1517 par Tristão da Cunha. Chargé, deux ans après, par le vice-roi, d'une mission à Cochin,

(1) Voir le chapitre VII. — HAMY, *L'œuvre géographique des Reinel*. (BULL. DE GÉOGRAPHIE HISTORIQUE ET DESCRIPTIVE. Paris, 1891, p. 141) : « il pourrait bien se faire qu'elles (les îles où Magellan aurait résidé) correspondissent à quelque point de la côte nord de la Nouvelle-Guinée, dont Texeira, beaucoup plus tard, attribuait à Magellan la découverte ».

(2) *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, n° 2, p. 283, note 2 : Franc^{co} Serrano, portoghese e parente di Mag.

(3) Pour OVIEDO, *loc. cit.*, t. II, lib. XX, p. 15, Francisco est le frère de Juan, qu'il avait connu, depuis 1514, en qualité de piloto-mayor de l'armada de Pedrarias Davila. Pigafetta et Antonio de Brito, l'un Italien, l'autre Portugais, le déclarent également de nationalité espagnole ; au contraire, Pancaldo, dans sa déclaration à Badajoz, en 1524 (MEDINA, *Colección*, t. II, p. 170), l'appelle Portugais, de même que d'autres participants au voyage de Magellan, tels Gines de Mafra, à propos du procès de Chr. de Haro avec le fisc, et G. G. de Espinosa (*Ibid.*, pp. 125 et 130). — Nous ne sommes pas non plus en état d'affirmer qu'il existe des liens de parenté entre Juan et Franc. Serrano précités, et le fameux capitaine portugais João Serrão, appelé parfois Pero de Gião ou João Vaz Serrão (voir BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. III, et lib. X, cap. II), qui fit la chasse au pirate français Mondragon dans la mer Rouge et dans l'océan Indien (1508), mais que l'on retrouve au service du Portugal, longtemps après la mort de Magellan (BARROS, *loc. cit.*, dec. II, I, IV ; dec. II, V, VIII ; dec. II, VI, X ; dec. II, VIII, VI, etc. — *Alguns Doc. de la Torre do Tombo*, pp. 206 et 352).

il ne paraît pas l'avoir accomplie avec toute l'intégrité voulue ⁽¹⁾. Le capitaine n'est pas mentionné parmi les commandants de navire qui furent présents à la conquête de Malacca ; son nom toutefois apparaît au cours du siège de la ville parmi ceux des chefs portugais ⁽²⁾ ; il fut un des quatre ou cinq « quadrylleros das preses de Malacca », personnes chargées de partager le butin ⁽³⁾. Après la prise de la cité, il acquit le navire d'un certain Denis Fernandez qui retourna avec d'Albuquerque dans l'Inde ⁽⁴⁾. Il semble donc que Serrão était rentré dans les bonnes grâces du vice-roi ; sa participation à l'expédition officielle de d'Abreu le prouve d'ailleurs surabondamment ⁽⁵⁾.

(1) Comme ces faits peuvent nous éclairer sur sa conduite ultérieure, nous les résumerons brièvement. Au mois d'avril 1509, il avait été envoyé avec une caravelle au roi de Cochin, en même temps qu'au commandant de la forteresse portugaise, pour leur annoncer les plans de d'Albuquerque ; le vice-roi, désirant passer l'hiver à Goa et achever les fortifications qu'il y avait commencées, chargea Serrão de lui apporter, dans le plus bref délai possible, des provisions et des équipements militaires. Celui-ci ne revint pas à l'époque convenue, prétextant que les vents avaient été constamment contraires. D'Albuquerque n'accepta pas ses excuses, et, après les événements de Goa, toute la flotte étant rentrée à Cochin, il lui enleva le commandement de sa caravelle et le fit emprisonner (*Commentarios*, édition anglaise, t. II, p. 133). Dans une lettre du vice-roi, antérieure à l'année 1511, il est dit que Fr. Serrão était parti contre la volonté de d'Albuquerque (*Cartas*, t. II, p. 430).

(2) *Commentarios*, t. III, p. 130.

(3) *Cartas*, t. I, p. 144.

(4) *Ibid.*, p. 68.

(5) Il existe cependant une version tout à fait opposée de l'arrivée (ou retour?) du pilote aux Moluques. Plusieurs documents, d'origine espagnole, présentés au cours du procès de Chr. de Haro avec le fisc en 1527 (MEDINA, *Colección*, t. II, p. 130. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 371), parlent d'un Francisco Serrano qui s'était enfui de Malacca à bord d'une jonque appartenant à un port des Moluques, pour échapper à de graves incriminations portées contre lui. Remarquons tout de suite que ces dépositions ont pour origine les dires d'un Portugais, Pedro Alfonso de Lorosa, homme de confiance de Fr. Serrão, que les survivants de l'expédition de Magellan avaient trouvé à Ternate en 1521. Mais Navarrete (*Colección*, t. IV, p. 371) assure que c'est au contraire de Lorosa qui s'enfuit de Malacca pour se soustraire à des poursuites judiciaires, et qu'il était arrivé à bord d'une jonque indigène à Ternate, où il devint le serviteur de Serrão.

Rapprochons de cette version le récit que Lord Stanley d'Alderley a publié en appendice à son édition d'Odoardo Barbosa (p. 225) et qui a pour titre : « Voyage fait par Juan (Francisco, dans le texte) Serrano, quand il s'enfuit de Malacca avec trois Portugais et Christoval de Morales, de Séville, dans une caravelle qu'il avait volée à Malacca et dans

D'après de Goes, Castanheda et Correa, les trois navires sous les ordres d'Antonio d'Abreu se seraient mis en route, à la fin de décembre 1511, par des chemins différents ⁽¹⁾. Ils étaient montés par cent vingt marins et vingt esclaves pour le travail aux pompes. Aucun journal de bord ne nous est conservé de cette expédition, la plus importante des trois qu'équipa d'Albuquerque avant de quitter Malacca. Ptolémée et les géographes du Moyen âge ont ignoré les Moluques ; on savait que l'empereur de Chine, à cause de l'insuccès de la plupart de ses expéditions aux îles des épices, avait fini par interdire à ses sujets ces voyages périlleux, et qu'il avait invité les Javanais, très au courant de la navigation, à importer les épiceries dans son empire. Les Portugais, quand ils pénétrèrent pour la première fois dans la

laquelle il partit avec cinq Malais des Moluques, vers l'année 1512. » Remarquons de suite que Morales est le nom du médecin de l'expédition de Magellan qui, en 1523, avait été retenu à Malacca avec d'autres survivants de la *Trinidad*. L'opuscule ne se trouve que dans les manuscrits de Barbosa qui sont à Barcelone et à Munich ; le dernier porte la date de 1522. Ce petit roman géographique est un simple plagiat du récit de Varthema ; l'itinéraire suivi par ce Serrano est identique à celui qu'imagina l'Italien : Pegou, Sumatra (villes de Pedir et de Samatra), Banda, les Moluques. Les quatre chrétiens et quelques-uns des Malais décidèrent de s'établir dans ce dernier archipel ; le roi indigène se montra très prévenant pour Fr. Serrano et lui donna sa fille en mariage ; dans la suite, il autorisa ceux de ses compagnons qui désiraient partir, à quitter les îles et à aller à Java, en passant par Bornéo.

Quel peut avoir été le but de ce récit fantaisiste ? Varthema, en tout cas, ne l'a pas emprunté au voyage de Franc. Serrão, puisque son livre fut imprimé à Rome en 1510 ; l'appendice n'est pas ajouté à tous les manuscrits de la relation de Barbosa ; d'autre part, la concordance avec les documents espagnols cités plus haut, est trop évidente pour ne pas admettre qu'il y ait un fond de vérité dans la fuite d'un Serrano (ou de Lorosa) de Malacca aux Moluques. Il y a eu évidemment fabrication de pièces ; à notre avis, Fr. Serrão s'est échappé de Malacca, mais plusieurs années après 1512, comme nous le démontrerons dans l'exposé des événements ultérieurs. Pour expliquer la fabrication du document chez Barbosa, il suffit de se rappeler que, aux conférences de Badajoz, les Espagnols disputèrent au roi D. Manuel le droit de souveraineté sur les îles ; ils se firent forts, pièces en mains, de prouver que Serrão n'avait pas fondé aux Moluques une factorerie « au nom du roi D. Manuel », mais qu'il y avait trafiqué exclusivement pour son propre compte. (MEDINA, *Colección*, t. II, p. 125. — NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 390.)

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. II, lib. VI, cap. V. — Au mois de novembre, d'après les *Commentarios* et les *Lendas* de CORREA, t. II, p. 265. — Le 1^{er} décembre, d'Albuquerque avait quitté Malacca pour rentrer à Cochin.

mer des Moluques, apprécièrent en effet de façon très flatteuse les cartes javanaises des côtes d'Extrême-Orient. Une jonque indigène, chargée de marchandises, se mit également en tête de l'escadrille de d'Abreu, ayant à bord le Javanais Nakoda Ismael ⁽¹⁾ et le capitaine hindou, Cocequirman (Khoja Kirmâni, marchand de Kermau, province de la Perse). Deux autres pilotes malais se trouvaient à bord des navires de Serrão et de Bisagudo, outre les trois pilotes portugais Gonçalo d'Oliveira, Luiz Botim et Francisco Rodrigues. Ce dernier, quoique jeune encore, jouissait d'une certaine réputation dans l'art de faire des « padroes » ; par ce terme il ne faut pas seulement entendre des stèles avec inscription, mais aussi des cartes marines ⁽²⁾.

Les instructions pour le voyage avaient été minutieusement préparées par d'Albuquerque : le facteur João Freire et l'écrivain Diogo Borges, deux hommes de confiance, l'un de la maison du roi, l'autre de la reine Léonore, accompagnés d'une escorte, étaient seuls autorisés à descendre à terre ; dans les ports où l'on ferait escale, on devait étudier les usages et traditions commerciales des Arabes et des Indiens ; détail intéressant, il était stipulé que les bâtiments seraient tirés et examinés sur le rivage d'une grande île « Amban » (Amboine), à quatre journées des Moluques.

Antonio Galvão paraît avoir utilisé pour son *Historia* un des routiers de l'expédition ; ses données se trouvent singulièrement confirmées par le portulan des Moluques des Reinol de la Bibliothèque Nationale de Paris ⁽³⁾. Les navires débouchèrent du détroit de Singapour et longèrent les côtes de Sumatra et de Java, jusqu'au port d'Agacim, la ville de Grissee actuelle, en face de Madura. Plusieurs pilotes javanais y furent engagés. On suivit la

(1) BARROS, *loc. cit.* ; de même CASTANHEDA, *loc. cit.* — Il est appelé Ninachata dans les *Commentarios* ; mais Castanheda distingue nettement Nacoda de Ninachatu, qui fut en quelque sorte le facteur du premier (le mot arabe *Nakhoda* signifie pilote).

(2) Il est l'auteur des portulans d'Asie, reproduits dans l'atlas du vicomte de Santarem. Voir sur lui *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. I, p. 68.

(3) Voir carte n° 1.

côte septentrionale des îles Bali, Sumbava, Solon (1); d'après Barros (2) et Galvão, la flottille se serait dirigée ensuite vers le nord, sur Amboine et Bourou; le dernier auteur fait atterrir les Portugais à Guli Guli, dans l'île de Ceram, où l'on brûla le navire de Fr. Serrão. De Ceram, les navires se dirigèrent sur Banda, où les Portugais furent bien reçus; on érigea dans le port de Lutatão (Ortattan), dans le nord de Groot-Banda et centre le plus trafiquant au XVI^e siècle, une stèle commémorative, comme on en avait érigé antérieurement à Agacim et à Amboine. On y prit une riche cargaison de muscade et de macis; la saison étant déjà trop avancée pour pousser jusqu'aux Moluques, d'Abreu résolut de rentrer à Malacca, très satisfait d'ailleurs de son voyage de reconnaissance (3); à Banda, il avait acheté une jonque qu'il mit à la disposition de Serrão.

Une tempête dispersa les navires presque à la sortie du port et la barque de Serrão se perdit sur les îles Nusa-Penju ou Schildpad-Eilanden, à 37 lieues ouest-sud-ouest de Banda, par 5° 30' latitude sud et 127° 40' longitude est; ce sont les îles de Serra de la carte des Reinel (4). Entré en

(1) Suite des îles entrevues par les Portugais, d'après Galvão : Iaua, Balle, Anjano, Simbaba, Solor, o Galao, Maulaca, Vitara, Rosolanguim, Arus, Gumnape ou Guape « em que está nossa fortaleza que se agora chama Ternate ». Il convient sans doute de voir dans Gumnape l'îlot situé au sud-ouest des Schildpad-Eilanden, appelé Gounong Api.

(2) *Loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VI.

(3) CASTANHEDA, *loc. cit.*, cap. LXXXVI. — MARINO SANUTO, *Diarii*, t. XVIII, p. 409, lettre de Rome, juillet 1514 : « Io vi dissi l'hanno passato come il capitano Massadi nostro havea mandato a scoprir Banda Rivalucho dove nasse garofani, tre nave, de le qual tornoro due e furono a Bandoni 300 leghe de Malacha. De qui a Malucho sono più de 80 lege, e non furono lì, perche quando arivono, non poteno andar a Malucho che quivi non stano sei mexi aspetando tempo e le nave facevano aqua. De modo che si tornano e portano 400 quarti de mavis et 400 de noze, che vengono le merze in questa flota la piu parte ».

(4) C'est dans ces îles qu'aurait eu lieu la curieuse aventure avec les pirates ou indigènes qui se virent forcés de conduire les Portugais à Nusa-Tello (Fulu-Tiga) et à Amboine. Serrão exagère probablement le récit de son voyage aventureux à Ternate. Ses informations sur la patrie des pirates sont déjà inexactes. (Remarquons que les chroniqueurs portugais désignèrent volontiers sous le nom de pirates, les insulaires qui osèrent s'opposer à la prise de possession de leur pays.) Les gens en question auraient été originaires de Batochina, « à quelques milles d'Amboine », alors que la distance entre les deux îles est

relations avec les habitants de Veranula, capitale de Botachina de Muar, Serrão les aida à vaincre leurs rivaux de Nusa-Tello. Le bruit de ses exploits aurait atteint les îles de Tidore et de Ternate, les principales des Moluques, où les liens de famille n'empêchaient pas les princes d'être constamment en lutte pour la suprématie dans l'archipel. Le roi de Ternate, Boleyse, avait prédit la venue, de pays très éloignés, d'hommes vêtus de fer qui l'aideraient à soumettre ses ennemis; en réalité, il avait entendu parler des exploits des Portugais dans l'Inde, par l'intermédiaire de Chinois et de Malais. Il invita Fr. Serrão à lui faire visite dans son île; il se rendit à cette invitation avec six de ses compagnons et fut le premier Européen qui toucha aux Moluques (1).

En 1513, Antonio de Miranda Azevedo visita les îles Banda et Amboïne et ramena plusieurs des compagnons de Serrão qu'il y avait rencontrés (2). Les Portugais prétendirent que de Miranda débarqua aussi aux Moluques; mais comme les rois de Tidore et de Ternate ne s'entendaient pas sur le choix de l'île où se dresserait la forteresse, il ne put en commencer la construction et dut retourner sans avoir pris possession de l'archipel au nom de D. Manuel. En Espagne on en conclut plus tard que les îles n'avaient

de plusieurs degrés de longitude; il vaut mieux admettre simplement que Serrão a été recueilli par des commerçants de Halmahera (Batochina) qui étaient venus apporter des clous de girofle à Banda. H. BOKEMEYER, *Die Molukken. Geschichte und quellenmäßige Darstellung der Eroberung, etc.* Leipzig, 1888, p. 47, note 1. — CASTANHEDA, *Loc. cit.*, liv. III, cap. LXXXVI, ne parle pas de la rencontre avec les pirates; il se trompe toutefois en assurant que Serrão atteignit immédiatement Ternate en quittant Amboïne.

(1) D'après Galvão, Serrão s'échappa des bas-fonds de « Luçapinho » avec neuf ou dix compagnons et se rendit à l'île de Mindanao! — Gabriel Rabello cite, parmi les compagnons de Serrão : Dioguo Lopez, Dioguo Cão, Dioguo Afonço, Pero Fernandez, Alvaro da Costa et Antoneto Ceziliano. *Informação das cousas de Maluco, dadas ao Senhor dom Constantino.* Coleção de noticias para a hist. e geogr. das nações ultramarinas. Lisboa, 1839, t. V, n° 2.

(2) D'après les *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. III, pp. 90, 95, 136 et 224, la destination du voyage de Miranda n'était que Java et Banda. Ce fut par l'intermédiaire d'un certain Pero Fernandez, rentré à bord des navires de Miranda, que Fr. Serrão fit parvenir ses lettres à Magellan.

jamais reconnu le pavillon portugais, avant l'arrivée des navires de Magellan (1).

Jorge d'Albuquerque et Barros après lui remarquent que les princes indigènes, notamment Boleyse, écrivirent au roi D. Manuel pour le prier d'établir le fort et la factorerie chez lui. Serrão personnellement aurait insisté dans ce sens auprès du gouverneur de Malacca et du vice-roi de l'Inde, faisant ressortir les grands avantages qui en résulteraient pour la couronne (2). Un an se passa et Serrão, de retour à Ternate, s'occupa activement du commerce d'épices et trafiqua à Banda avec les commandants des navires portugais (3). Il acquit rapidement un si grand ascendant sur Boleyse, que les documents n'exagèrent probablement pas en assurant qu'il gouverna virtuellement le pays (4). Avant de procéder à la prise de possession officielle des îles pour le Portugal, il aurait attendu de D. Manuel les dignités qu'il avait postulées en récompense de sa découverte, qu'il disait être plus importante que celle de Vasco de Gama.

(1) P. MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. VI, cap. IX : ils (les Portugais) ne montrent aucun traité signé avec l'un quelconque de ces rois (des Moluques). Ils disent pourtant que le nom des Portugais est arrivé dans ces îles, et qu'on y a vu des Portugais. C'est vrai, répondent les nôtres; mais il n'y en a jamais eu qu'un, et c'était un fugitif qui craignait d'être jugé pour ses crimes : d'ailleurs aucune autre preuve de relations commerciales ne peut être alléguée. (Traduction de GAFFAREL, p. 370.) — Déclarations analogues d'André de Urdanete et de Macias del Poyo, pilotes de Loaysa, devant le Conseil des Indes. NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 390.

(2) *Cartas*, t. III, p. 136; la requête du roi de Ternate est reproduite à la page 182. — BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. II, cap. IX.

(3) De là est née la confusion de CORREA, *Lendas*, t. II, p. 740, qui prétend que le Serrão de Ternate n'était pas le capitaine de d'Abreu, mais un homonyme, envoyé en 1518 comme facteur à Banda, par Garcia de Sa, gouverneur de Malacca. Sur ce « Serrão, fêtor em Banda », voir également *Comissão central executiva do Centenario da India*. BULL. DE LA SOC. DE GÉOGR. DE LISBONNE, 1896. — GABRIEL REBELLO, *loc. cit.*, connaît deux compagnons de Serrão, Alvaro da Costa de Dioguo Cão, qui conduisirent des jonques, chargées de clous de girofle, de Ternate à Malacca. — Lettre d'Albuquerque à D. Manuel, du 22 septembre 1515, dans *Alguns Doc. de la Torre do Tombo*, p. 379.

(4) Il est toutefois exagéré de dire que Serrão soumit les princes des îles environnantes à Boleyse, n'acceptant personnellement que le titre de pacificateur. FERN. DENIS, *Portugal*. Paris, 1846, p. 193.

Ce ne fut qu'en 1520 que le roi chargea finalement Jorge d'Albuquerque d'envoyer une escadre aux Moluques, dans le but d'y construire le fort promis, ainsi que la factorerie royale. A la suite de cet ordre, Tristan de Meneses appareilla de Malacca et arriva aux îles des Clous de girofle, six mois avant les compagnons de Magellan, qui étaient venus de l'est. Le récit de la mission de Meneses est très embrouillé et en partie faussé par les historiens officiels, entre autres par Barros. Cet auteur rapporte que D. Manuel avait invité Boleyse à faire partir Serrão de son île à bord des navires de Meneses. « Fr. Serrão ne se hâta pas de venir, espérant au contraire que le roi finirait par lui confier le soin de construire la forteresse à Ternate. » De Meneses ne réussit pas à le ramener, à cause du naufrage de plusieurs de ses navires; rentré à Malacca, il serait mort de chagrin (1).

En réalité, les faits se passèrent tout autrement. L'objet de l'expédition de Tristan de Meneses fut d'éloigner Serrão des Moluques, par ruse ou par force; c'est qu'on craignait avec raison une intervention de ce personnage en faveur de la Castille, le jour où Magellan débarquerait dans les îles. On savait à Lisbonne qu'il était de connivence avec ce dernier et qu'il lui avait fourni des renseignements précieux, qui serviraient de prétexte pour contester la possession des Moluques au Portugal et pour en revendiquer la découverte et la conquête pour l'Espagne (2). Séduit par des promesses, Serrão, à un moment donné, se serait rendu à Malacca, mais s'étant aperçu à temps des intentions malveillantes du gouverneur, il se serait échappé à bord d'une jonque qui partit pour Banda et les Moluques (3). De retour à Ternate, il continua de s'occuper de l'achat et de la vente des épices, mais rompit toutes

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IV et VI. Même version chez SAN ROMAN, *India Oriental*, t. II, p. 221.

(2) MEDINA, *Colección*, t. II, pp. 125 et 130.

(3) On aurait ici l'explication de la fuite de Serrano, dont il est question dans les documents espagnols (MEDINA, *Colección*, t. II, *supra*, et pp. 137 et 178) et que le manuscrit de Barbosa à Munich date de 1522, année qui serait conforme à la réalité. CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. III, cap. LXXXVI, rapporte, au contraire, que Serrão ne quitta jamais les Moluques.

relations avec le roi de Portugal (1) ; il aurait même persuadé Boleyse que son royaume et les archipels environnants appartenaient réellement à la Castille et l'aurait prévenu que Magellan viendrait bientôt pour recevoir au nom de son souverain les hommages des princes indigènes.

Vers cette époque, de Meneses fut expédié par le capitaine de Malacca pour s'assurer de la personne de Serrão et le faire disparaître au besoin. Réussit-il à le saisir ou à l'emmener avec lui jusqu'à Banda, comme d'aucuns le croient, et est-ce ici que la jonque où se trouvait Serrão se sépara, grâce à une tempête, des autres navires et regagna Ternate ? Ce qui est hors de doute, c'est que l'escadre portugaise retourna à cette île ; Serrão, à la tête des indigènes, repoussa les gens de de Meneses et en tua même sept ou huit. Il semble que la flottille ne quitta les Moluques qu'après que Tristan eut convenu avec une femme de l'île d'empoisonner Serrão ; celui-ci aurait succombé quinze à vingt jours après le départ des Portugais (2).

A son retour à Malacca, de Meneses y trouva Antonio de Brito, chargé par le vice-roi, à la place de son frère Jorge qui venait de mourir, de partir le plus vite possible pour les Moluques afin d'y construire la forteresse, ce que l'intervention énergique de Serrão avait rendu impossible, et d'empêcher l'atterrissage des navires de Magellan. Au moment où de Brito toucha à Ternate, les hommes de Magellan avaient déjà conclu des alliances avec les princes indigènes, et pris possession des Moluques au nom de la Castille.

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 170.

(2) IDEM, *Ibid.*, p. 125. — D'après ARGENSOLA, *loc. cit.*, p. 17, Serrão mourut obscurément dans une embuscade, le jour même de la mort de Magellan ! — Pigafetta rapporte qu'il fut empoisonné par un agent du roi de Tidore, Almançor, jaloux de la prospérité de l'île de Boleyse ; ce potentat était mort peu de temps avant Serrão. — BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VII, assure que Serrão et Boleyse moururent empoisonnés par des marchands arabes qui craignaient que, le jour de la construction d'une forteresse portugaise dans les Moluques, c'en serait fini de leur trafic des épices. — GABRIEL REBELLO, *loc. cit.*, relate comment Serrão fut empoisonné pendant un banquet que le roi de Tidore avait offert au prince de Ternate et aux Portugais de D. Tristan de Meneses.

5. — Retour au Portugal; service en Afrique; passage au service de l'Espagne.

On a prétendu que d'Albuquerque, ayant quitté Malacca le 1^{er} décembre 1511, cingla avec sa flottille vers l'archipel de Banda, au lieu de se diriger en droite ligne sur Cochin (1); il y a évidemment confusion avec l'expédition d'Antonio d'Abreu. Magellan accompagna-t-il le vice-roi, ou atteignit-il au cours d'une entreprise privée, dans la mer à l'est de Malacca, les îles auxquelles font allusion Oviedo et Argensola? Nous n'en avons aucun témoignage authentique. Nous savons seulement que, rentré à Cochin, il passa à bord d'un des navires en partance pour le Portugal, la *Santa Cruz*, capitaine Jorge Llopes, et que ce bâtiment contenait une quantité de marchandises pour le compte du grand navigateur.

Pierre Martyr observe que Magellan passa sept ans dans les centres commerciaux essentiels de l'Inde, Calicut, Cochin, Cananor et Malacca, villes où l'on débarque les épices des îles situées aux confins du monde (2); nulle mention n'est faite de ses exploits militaires ou nautiques. En comptant les sept années de Martyr à partir de l'arrivée d'Almeida dans l'Inde (fin 1505), nous arrivons à l'année 1512-1513 pour le départ de Magellan de l'Asie.

Qu'allait-il faire à Lisbonne? Quelles étaient ses intentions? Quelles furent ses occupations à son retour dans la capitale portugaise? Nous le verrons bientôt. Qu'il n'ait pas amassé une fortune considérable dans l'Inde, nous le savons par un passage de Correa (3); ses instances réitérées pour rentrer en possession des sommes prêtées à P. A. Abraldez, son service au

(1) JAMES ROXBURGH MC CLYMONT, *The first Expedition of the Portuguese to Banda and the Events antecedent thereto*. Hobart, 1905.

(2) *Opus Epistolarum*, n° DCXXVII, datée de Saragosse, le 17 septembre 1518. — D'après G. PENNESI, c'est la lettre n° DCXXIX, du 13 septembre 1518. *P. M. D'Anghiera*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, parte III, n° 2, p. 61.

(3) *Lendas*, t. II, p. 28 : n'estas naos (de Calicut) perdeo sua pobreza, e proue se foy a Portugal.

Maroc et ses demandes de dommages et intérêts pour les pertes subies pendant cette campagne, ne permettent pas de conclure qu'il vivait dans l'opulence.

Contrairement à ce qu'ont rapporté ses derniers biographes, il n'est pas exact qu'il ait été promu, par décret du 12 juillet 1512, du rang de « moço fidalgo » à celui de « fidalgo escudeiro », ni qu'il ait obtenu une rémunération mensuelle de 850 reis, outre un alqueire ou 28 livres de froment ; toutes ces faveurs se rapportent à un homonyme du capitaine, fils de Pedro de Magalhães. En 1515, la moradia du navigateur ne s'élevait encore qu'à 1,250 reis par mois et à un alqueire de froment par jour, en sa qualité de « cavalleiro fidalgo », situation supérieure à celle de son homonyme ⁽¹⁾.

Cette indemnité que Magellan toucha, d'après le document précédent, au moins à partir du mois de juin 1514, paraît dérisoire, même si l'on tient compte de sa valeur réelle, qui est au moins quintuple de sa valeur actuelle ; mais il n'en est pas ainsi d'après les considérations émises par Osorius sur le système des « moradias » ⁽²⁾ : la moradia, qui date du temps où le prince payait tous les gentilshommes de la Cour, constituait une gratification royale ; au XVI^e siècle toutefois, elle ne servait plus qu'à distinguer les degrés dans la hiérarchie des nobles vivant dans l'entourage du roi ; ceux-ci y attachaient une importance d'autant plus grande qu'ils laissaient la moradia comme héritage à leurs fils et descendants ⁽³⁾.

(1) A. BAIÃO, *Fernão de Magalhães*. ARCH. HIST. PORTUGUEZ, 1905, p. 307 : ... que pagueis a Fernão de Magalhães, cavaleiro fidalgo do dito senhor de 14 mil e 50 reais de sua moradia de caualeiro a rezão de 1250 per mes con alqueire de cevada por dia dos derradeiros 6 mezes do anno passado de 15 e dos primeiros 3 que servio em Azamor... Santarem, 15 abril 1515. — A. Baião cite plus loin, page 312, une pièce dans laquelle le navigateur s'appelle fils de Ruy et où il affirme qu'il servit pendant dix mois à Azamor, en l'année 1514.

(2) *De Rebus Emmanuelis*, lib. XI, p. 327 (édition de Cologne, 1576).

(3) D. DE GOES, *Chronica*, t. IV, cap. XXXVII. — Le système des moradias, remarque Barros à propos de Magellan, donna très souvent lieu, pour les rois, à de véritables scandales et constitua pour ses sujets un « tourment de martyr » : elles ne furent pas toujours réparties avec justice ; quand le roi refusait d'accorder à un gentilhomme l'augmentation sollicitée, dit-il, celui-ci en souffrait beaucoup, mais il prenait patience. *Da Asia*, loc. cit.

Très peu de temps après son retour à Lisbonne, Magellan prit du service dans l'armée que D. Manuel envoya, en 1513, sous les ordres de son neveu Jayme, duc de Bragançe, contre les Maures d'Azamor. Les Portugais avaient équipé contre le fameux Muley Zeyam qui refusait de payer le tribut, la flotte la plus formidable qui soit jamais sortie du Tage; on croyait que la possession de l'Inde dépendait de la pacification du Maroc. L'armada comprenait plus de 400 navires et transportait, outre l'équipage de la cavalerie, 4,800 hommes parmi lesquels beaucoup d'Italiens et aventuriers des pays du nord ⁽¹⁾; la plupart des officiers valides revenus de l'Inde s'y enrôlèrent. La flotte quitta le Portugal le 13 août, probablement sous la conduite du pilote chef João de Lisboa; le 28 du mois, on jeta l'ancre devant la ville d'Azamor, qui fut prise sans résistance sérieuse.

Le nom de Magellan n'est pas cité au nombre des officiers supérieurs qui furent présents à l'entrée dans la place ennemie ⁽²⁾. Nous savons cependant que, le jour même de l'arrivée du duc à Azamor, Magellan avait été mêlé à une escarmouche dans laquelle son cheval fut tué à coups de lance; après la reddition de la place, les autorités refusèrent de le dédommager de la perte de son cheval et ne lui offrirent que 3700 reaes au lieu de 13.000, prix de sa monture. Magellan adressa une requête au roi pour se plaindre de ce traitement, qu'il appelait une injustice, puisque d'autres chevaliers avaient obtenu la somme demandée; il assurait qu'il avait perdu son cheval au service du roi dans un combat honorable, où il n'avait sauvé sa vie qu'à grand'peine ⁽³⁾. Il n'est pas fait mention dans le document en question

(1) J. I. BRITO REBELLO, *Livro de Marinharia*, pp. XLIX et L.

(2) FARIA Y SOUSA, *Africa Portuguesa*, cap. VII. — D. DE GOES, *loc. cit.*, t. III, fol. 87. — Notons qu'aux événements d'Azamor prirent part, outre le frère de Magellan, Duarte de Sousa, un certain Fernam de Magalhães d'Eça et un Fernam Gil de Magalhães.

(3) Document inédit du 29 mars 1514. Archives de la Torre do Tombo. *Corpo Chronologico*, parte 2^a, maço 45, doc. 218 :

Senhor — fernam de magalhaes faço saber a vosa alteza como ho dija que o duque chegou sobre zamor em huma escaramuça que la ouve me matarão hum caualo as lancadas do qual me nam deram em zamor majs de tres mjl e sete centos reaes de treze que me custou e os juradores djseram e por que vosa alteza ja tem mandado pagar alguns deles

d'une blessure que Magellan aurait reçue à la jambe d'un coup de lance, et qui l'aurait rendu boiteux pour le reste de sa vie (1). Cet accident est peut-être arrivé ultérieurement, lors d'une « entrada » ou sortie d'Azamor, dirigée par João Soarez, d'après une tactique inaugurée par D. João de Menezes, successeur du duc de Bragance.

A la fin du mois de mars 1514, les Portugais apprirent que les rois de Fez et de Mequinez s'étaient mis en route avec de nombreuses troupes pour reprendre Azamor. D. João de Menezes partit tout de suite à leur rencontre et les battit une première fois, au commencement d'avril; l'ennemi n'en continua pas moins sa marche sur la ville marocaine; quoique se trouvant sans vivres et sans eau potable, les Portugais, assistés par les indigènes de la région, n'eurent pas de peine à le disperser et s'emparer d'un important butin, pour le partage duquel on désigna le capitaine Alvaro Monteiro et Magellan, grâce peut-être à l'amitié que lui portait João Soarez. Les habitants de la ville accusèrent les deux « quadrylheiros das preses » de permettre à l'ennemi d'enlever du bétail pendant la nuit et d'avoir leur part dans le bénéfice : il s'agissait d'une vente de 400 chèvres aux Arabes d'Exovuia. Magellan parvint à réfuter ces incriminations; mais d'autres accusations, plus graves, circulèrent peu de temps après sur son compte, surtout depuis

lhe leyjarey as mãos me mandar pagar o meu pojs mo mataram por uoso seruiço e em logar honrado e com grande periguo de mjnha pesoa onde apee me saluey e njsto senhor me fa vosa alteza mercee.

— francisco de pedrosa fydalguo da casa del Rey noso senhor e do seu conselho adayll mor em todos seus Reynos e senhoryos que ora tenho carreguo de conhecer das mortes e perdas dos caualos que morreram na armada vymdo pera esta cydade dasamor asy no mar como na terra etc. faço saber a quamtos esta minha certydão for mostrada que a mjm me fez certo fernam de magalhais pera testemunhas ajuramentadas aos santos avamgelhos que lhe per mjm foram dados que lhe morerra hum caualo as lançadas na escaramuça desta cydade o quall foy avalyado per as ditas pessoas em treze mjll Reaes e porque ele dito fernam de magalhais nom ouue mais do dito dinheiro que tres mjll e setecentos e symquo reaes me pydyo que lhe manda se dar diso certydam pera requerer a demasya polo qual lhe mandey dar esta per mjm asynada e feita pelo esprivam do capytam gerall desta cydade dasamor — fecta em asamor aos xxix dias do mes de março Joam Rabelo o fez de j b° xiiij = ho adayl moor.

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib V, cap. VIII

que João Soarez avait quitté Azamor et avait été remplacé par D. Pedro de Sousa ; il se rendit donc au Portugal, sans avoir demandé préalablement la permission du nouveau commandant (1).

Arrivé à la Cour, nous le voyons solliciter du roi, en récompense de ses services, certains avantages (*requisimentos*), parmi lesquels une augmentation de moradia, s'élevant à un demi-cruzado ou 200 reaes par mois d'après les uns (2), de 400 reaes seulement d'après les autres (3). D. Manuel lui refusa l'augmentation demandée. Magellan, cependant, vit que plusieurs de ses camarades l'obtenaient par des moyens qui révoltaient son honnêteté (4). Ce qui l'irrita bien davantage, ce fut l'allusion au vol de bétail, faite par ceux qui étaient revenus avec lui d'Afrique ; on alla jusqu'à répandre le bruit que sa paralysie de la jambe était feinte. Ces accusations parvinrent jusqu'au roi, avec qui il traitait en ce moment pour l'augmentation de moradia. D. Manuel avait reçu entretemps une dépêche de Pedro de Souza, lui exposant que Magellan avait quitté le Maroc sans licence, et lui signalant les rumeurs qui circulaient sur la vente des chèvres à l'ennemi. Le roi ordonna immédiatement à Magellan de retourner à Azamor pour s'y justifier des crimes qu'on lui imputait.

Ses supérieurs refusèrent d'ouvrir une instruction contre lui, soit que son innocence fût trop manifeste, soit, comme on le disait, « que les gouverneurs d'Azamor n'osèrent l'accuser pour ne pas le vexer ! » Magellan rentra donc à Lisbonne et renouvela ses instances auprès du roi pour obtenir pleine satisfaction. D. Manuel continua, comme le veut Barros, à lui en vouloir, et se montra très ennuyé (5) ; c'est que Magellan ne parvint pas à le persuader de son intégrité.

Ce fut sans doute vers la même date que le capitaine obtint justice dans l'affaire d'Abraldez ; avant son engagement dans l'armée du duc de Bra-

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII.

(2) FR. LUIS DE SOUSA, *Anaes de D. João III.* — D. DE GOES, *loc. cit.* — IGN. DA COSTA QUINTELLA, *Anaes da marinha portuguesa*. Lisbonne, 1840, p. 341.

(3) CORREA, *loc. cit.* — *Alguns Doc. de la Torre do Tombo*, p. 431.

(4) *O Centenario*, p. 48.

(5) BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. VIII : sempre lhe el Rey teve hum entejo.

gance, il s'adressa à D. Manuel pour se faire rembourser la somme de 200 cruzades qu'il avait prêtée à Abraldez, mais dont le roi était débiteur envers ce dernier; en outre, il obtint que mainmise fût faite sur sept quintaux de poivre d'une valeur de 60 cruzades, appartenant à son contractant et qui faisaient partie intégrante d'un chargement dans lequel le roi avait une part. Abraldez étant mort, Magellan fit faire sommation au père du défunt, qui habitait la Galice; obligé de partir pour la campagne du Maroc, Magellan fit différer la remise de l'argent qui lui revenait jusqu'à son retour. Le 4 septembre 1514, le roi ordonna de payer les 200 cruzades qu'il devait à Abraldez⁽¹⁾; le 4 juillet 1515, Magellan donna procuration à son frère Duarte de Sousa pour toucher cette somme à Ponte de Lima⁽²⁾; il avait désiré qu'on lui payât tous les frais du procès et 10 % d'intérêt par an; en vertu de la sentence du 5 juin 1516, Duarte de Sousa reçut le 24 novembre 80.751 reaes, ou 200 cruz., mais sans les intérêts. De Goes constate que le roi améliora la situation de Magellan, mais qu'il ne lui accorda pas tout ce qu'il avait demandé.

Nous touchons déjà ici à un des motifs qui ont amené la dénationalisation du grand capitaine.

Il est probable qu'il eut, avant 1514, des nouvelles de Francisco Serrão, qui résidait aux Moluques depuis 1511⁽³⁾; rappelons toutefois que la longue lettre du capitaine Ruy de Brito, adressée à D. Manuel le 6 janvier 1514⁽⁴⁾, ne mentionne pas encore la découverte des îles aux épices, faite par le compagnon de Magellan; Giovanni da Empoli rapporte, à la date du 15 novembre 1515, le retour à Malacca de deux hommes de la suite de

(1) SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, t. I, p. 197. — A. BAIÃO, *Arch. hist. port.*, 1905, p. 307.

(2) IDEM, *loc. cit.*, t. II, p. 227.

(3) BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. VII, à propos de la correspondance entre les deux amis: « e nos papêis que ficarão delle Franc. Serrão, se acharão cartas de Fernam de Magalhães, em que dava conta de si, e do que esperava fazer, em resposta de outras que houvera delle, como adiante se dirá ».

(4) Archives de la Torre do Tombo, *Corpo Chronologico*, parte I, m. 14, doc. 49.

Serrão, avec l'expédition d'Antonio de Miranda (1). Il résulte des quelques lignes qui nous sont connues de la correspondance échangée entre les deux amis, que Serrao avait chargé Magellan d'insister auprès du roi, pour lui faire accorder les titres et les dignités sollicitées dans plusieurs de ses requêtes. Quant à la situation des îles qu'il venait de découvrir, et qu'il appelait un autre Nouveau Monde, Serrão aurait doublé intentionnellement la distance qui les sépare de Malacca; il aurait également exagéré l'importance du trafic des Moluques et le rôle qu'il jouait personnellement dans ces nombreux petits royaumes (2) qui composaient l'archipel des épices.

Les gens de la Cour virent ces lettres entre les mains de Magellan, qui n'aurait pas caché son attachement indéfectible à Serrão. Rien d'étonnant dès lors que le projet de rejoindre son ami se soit présenté à lui, vu les pénibles circonstances où il se trouvait; ayant finalement arrêté son plan, rapporte Barros, il s'appuya tellement sur les lettres de Serrão, qu'il ne parla bientôt plus d'autre chose.

Aucun document, aucune déclaration de Magellan même, ne nous éclaire sur la façon dont il conçut son projet. Son ami le lui aurait-il suggéré? Les historiens portugais ne se sont pas prononcés sur ce point; quant au reste, la version de Barros est celle qui semble se rapprocher le plus de la vérité; nous l'adopterons par conséquent, l'interprétant, le cas échéant, à la lumière des pièces d'archives qui sont venues au jour dans les dernières années. Barros mentionne la correspondance de Serrão avant la participation de Magellan à la campagne d'Azamor; défendant à la Cour les intérêts de son

(1) Archivio storico ital. *Loc. cit.*, 1846, app., t. III, p. 85. — *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, t. 2, p. 183, note 1 : « forono dischoperte le cinque insule de Garofani, et sono signori nui Portogalesi, che comandono et regono la terra a bacheta ». — La lettre dans laquelle d'Albuquerque annonce à D. Manuel la découverte de Serrão est datée du 22 septembre 1515 : « me vjeram novas... de Francisco Serram que era vivo e estava em poder das jlhas do Cravo, e governava o rey e a terra toda, e qe viera a jlha de Bandam falar com os navios de Voss Alteza, e que se tornara outra vez a Maluco : estas novas nam m as espreveo a quem eu tinha encarregado ho aviso d este negocio. mas veyo par huã carta de Goa a Diogo Fernamdez da guarda rouna. *Alg. docum. da Torre do Tombo*, p. 379.

(2) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VI et VIII. — CASTANHEDA, *loc. cit.*, lib. II, cap. LXXXVI.

ami, on comprend qu'il se soit occupé sérieusement du problème des longitudes et qu'il ait fréquenté de bonne heure les milieux des pilotes et marins.

S'il avait eu l'intention d'aller aux Moluques par la voie ordinaire, c'est-à-dire par l'est, on ne saurait comprendre son ardeur à étudier cette question de la détermination des longitudes en pleine mer, la plus ardue de l'art nautique ; mais les Moluques étant situées, selon l'opinion alors régnante, au delà des Antipodes, il n'est que naturel qu'il songeât à les atteindre par l'ouest. Ce fut vers ce moment que la nouvelle de la reconnaissance du Rio de la Plata par de Solis dut parvenir à Lisbonne et confirmer Magellan dans la possibilité de réaliser son projet de découvrir le passage sud-ouest. Profitant des leçons des meilleurs cartographes portugais, étant d'ailleurs lui-même doué, dit Barros, pour toutes les questions relatives à la marine, il se rallia résolument à l'opinion de ceux qui prétendaient que les Moluques étaient situées si loin vers l'est, qu'elles tombaient dans la démarcation de la Castille. A l'appui de ses dires, il se basait sur des documents dont personne ne pouvait contester la valeur, c'est-à-dire les lettres de Serrão ; il gagna en outre à ses vues Ruy Faleiro, grand astronome « judiciaire » qui était également mécontent du roi, parce que celui-ci n'avait pas voulu le reconnaître comme astronome officiel. Ni Barros ni de Goes ne disent expressément que Magellan proposa son nouveau plan à D. Manuel ; le premier auteur assure seulement qu'il s'entretint avec le roi sur « plusieurs points ».

Son départ pour l'Afrique interrompit momentanément l'examen de ces questions ; mais, à son retour d'Azamor, « le démon, dit Barros, qui pousse toujours secrètement les hommes à faire le mal, fit que Magellan se brouilla avec le roi » (1). Les accusations portées contre lui, le refus de D. Manuel de lui accorder les faveurs sollicitées, concoururent pour le convaincre que sa patrie le traitait en marâtre. Serrão, pas plus que lui, n'avait eu à se féliciter de la gratitude du prince ; nous n'apprenons pas que D. Manuel ait conféré à celui-ci une seule des distinctions qui étaient cependant régulièrement accordées à l'occasion d'une découverte aussi importante que celle qu'il avait

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII.

faite. Le roi se serait-il rappelé la conduite antérieure du capitaine, d'une probité parfois douteuse, et aurait-il nourri les mêmes préventions à l'égard de Magellan ? Barros ⁽¹⁾ qualifie Serrão de sujet déloyal envers la patrie ; serait-ce uniquement pour avoir engagé son ami à tenter d'atteindre les Moluques par la voie de la Castille ? Il y aurait lieu sans doute d'interpréter la conduite du roi tout autrement, si l'on était sûr que Serrao fût de nationalité espagnole.

Ce qu'on peut conclure de l'exposé qui précède, c'est que le roi, mal disposé par les rapports d'Alph. d'Albuquerque, autant pour Serrão que pour Magellan, ensuite par les lettres d'Azamor de Pedro de Sousa, se méfiait d'eux et n'avait pas grande foi dans leurs allégations ; n'avaient-ils pas abandonné l'un après l'autre le métier des armes pour se consacrer aux entreprises commerciales ?

Magellan tint son compagnon au courant des négociations. Dans une de ses lettres, tombée entre les mains des Portugais à Tidore, il fit part à Serrão qu'il pensait bientôt venir le rejoindre ; s'il ne prenait pas la route du Portugal, il prendrait le chemin de la Castille ⁽²⁾. De ce passage, il ressort qu'il avait d'abord songé à se rendre aux Moluques par la voie ordinaire, c'est-à-dire par le cap de Bonne-Espérance. Seulement, nous le répétons, ses études nautiques des derniers temps, se rapportant à la détermination des longitudes en pleine mer, sont inconciliables avec un projet de voyage aussi simple. N'a-t-il pu s'offrir à D. Manuel, pour aller aux Moluques par l'ouest, et faire par cette voie des découvertes dans le domaine du Portugal ? Mais cette proposition a dû « ennuyer » le roi ; l'existence d'une voie navigable par le sud-ouest ne profiterait pas énormément à ses sujets, et ne serait en somme avantageuse qu'à l'Espagne. S'il faut admettre la déclaration de Pancaldo, d'après laquelle les Portugais eux-mêmes étaient convaincus

⁽¹⁾ BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

⁽²⁾ IDEM, *Ibid.*, dec. III, lib. V, cap. VIII : « prazendo a Deos, cedo se veria com elle, e que quando não fosse per via de Portugal, seria per via de Castella, porque em tal estado andavão suas cousas : por tanto que o esperasse lá, porque já se conhecião da pousada, pera elle esperar que ambos se averião bem ».

que les Moluques n'appartenaient pas à leur sphère d'influence, l'idée d'atteindre l'archipel par des eaux « espagnoles » ne pouvait plaire beaucoup à un homme aussi avisé que D. Manuel.

Le prince présumait sans doute que son indifférence aurait suffi pour que Magellan renoncât à ses plans. Lorsqu'il s'aperçut toutefois de l'accueil qu'on leur réserva en Espagne, il regretta sa décision et fit rappeler Magellan par tous les moyens ; dans ces démarches, aucune allusion n'est faite à une soi-disant disgrâce de Magellan ni à des idées de vengeance. Il nous semble qu'on doit écarter la légende d'après laquelle Magellan aurait quitté sa patrie à cause du refus d'une légère moradia. Le capitaine avait engagé sa parole envers le roi Charles et, en gentilhomme, il refusa d'y manquer malgré toutes les offres portugaises.

Aucun des historiens de la péninsule ne nous a fourni un rapport impartial sur le passage de Magellan à l'Espagne ; ils l'ont tous singulièrement dramatisé ⁽¹⁾. Il faut toutefois rendre hommage aux auteurs portugais, comme Faria et Barbosa qui n'ont pas craint de reprocher à leur roi d'avoir causé lui-même le départ du navigateur ⁽²⁾. D'autres n'ont trouvé que des imprécations et des invectives pour qualifier la décision de leur compatriote ; ils n'ont pas voulu reconnaître que ce fut en toute dignité que Magellan se dénationalisa, qu'il prit des lettres formelles de renonciation au Por-

(1) CORREA, *loc. cit.*, rapporte que D. Manuel lui retira sa main lorsque Magellan voulut la baiser.

(2) *Biblioth. Lusitana*, vol. II, p. 31 : « lui (Magellan), qui avait rendu de tels services à son pays et qui s'était acquis un nom déjà immortel, rentra au Portugal, où il supplia le roi de lui accorder une augmentation de moradia. D. Manuel, au déshonneur de son pays, refusa la demande légitime et Magellan, profondément froissé, quitta un pays qui se montra si ingrat envers ses fils méritants ».

FARIA, *Comento á la octava ó estrofa 140 del Canto X á la Lusitana de Camões*. Madrid, 1639 : « Magellan fit connaître ses griefs en public ; ceci fait, il comprit qu'il ne pouvait plus rester dans sa patrie, dont il avait offensé le roi (car les rois prennent pour offenses les plaintes de leurs sujets, bien qu'elles soient justifiées). Il passa publiquement à l'Espagne. »

tugal ⁽¹⁾, ayant demandé préalablement l'autorisation de quitter la Cour de Lisbonne.

Parmi les érudits modernes, d'anciens ont loué Magellan à l'excès, d'autres ont trop rabaisé ses mérites ⁽²⁾. A défaut d'informations authentiques sur l'homme et sur l'acte qui a prêté à tant de malentendus, il convient de s'abstenir de le juger ; il faut certainement tenir compte des passions et des vices de l'époque, dont étaient entachés entre autres les Colomb et les de Solis, les Vespuce et les Sébastien Cabot, dont les défections n'eurent pour but que l'appât du gain.

La plupart de ces découvreurs de nouveaux continents furent, en somme, des irréguliers, vivant en marge de la société et dont les intentions ne furent jamais absolument pures. D. Manuel nous est dépeint comme un roi de caractère avare, se méfiant de ses serviteurs ; on connaît sa conduite envers de Gama, son refus de confirmer l'augmentation de solde que celui-ci avait accordée à l'armée, après l'éclatante victoire sur l'armada de Calicut ⁽³⁾.

Magellan s'est montré dur et âpre au gain dans le procès avec les Abraldez ; c'est le marchand qui prédominait chez lui en cette occasion. Mais il serait injuste de ne pas faire mention de ses actes de bravoure, de son attachement à ses amis qui allait jusqu'au mépris de sa propre vie. Quant à la « trahison » de Magellan, c'est une accusation qui ne reste pas debout après une saine critique des sources de l'histoire. Son séjour à Séville, où il fut exposé d'une part aux persécutions d'une partie de la population, d'autre part aux offres de plus en plus pressantes du côté du Portugal, montrera sous un nouveau jour la probité du capitaine général.

(1) D. DE GOES, *Chronica*, t. IV, cap. XXXVII : « se desnaturou do regno, tomando disso stromentos publicos ».

(2) Il n'y a pas très longtemps, Magellan fut encore qualifié de « traître à sa patrie pour des intérêts mesquins ». — E. A. DE ALBERTIS et M. GRIFONI, dans *Rivista geogr. ital.*, 1902, juin, p. 387 : « abbandonandolo et vendendo alla Spagna un geloso secreto di stato ! P. 389 : « Traditore del suo paese per meschino interesse ».

(3) CORREA, *Lendas*, vol. I, pt. II, cap. IX. — LORD STANLEY, *Vasco da Gama*, 1869, p. xviii. — GUILLEMARD, *Magellan*, pp. 78-79.

6. — Les collaborateurs de Magellan, Faleiro et de Haro.

Ruy Faleiro.

L'assertion que les Moluques étaient situées dans le domaine de la Castille et le projet de les atteindre par l'ouest, nous l'avons vu, n'avaient pas pris naissance avec Magellan. Les plus grandes autorités, de Solis et Améric Vespuce, anciens pilotes portugais, s'étaient prononcés clairement dans le même sens; Magellan n'avait donc pas besoin de « souffler » ces idées dans l'oreille des marins à Lisbonne, puisqu'elles y étaient connues depuis longtemps. Les meilleurs cartographes lusitaniens, les Reinel, marquèrent franchement les Moluques dans l'hémisphère espagnol, sur des mappemondes antérieures à 1519. Magellan, il n'y a pas de doute, avait libre accès aux archives royales et au dépôt hydrographique, où il pouvait étudier les routiers de d'Abreu et de Miranda et contrôler les affirmations de Serrão. Là se trouvaient déposés tous les portulans des pilotes de l'Inde, d'après lesquels travailla l'école cartographique de Vasconcellos. Cet office ne publiait que des itinéraires destinés aux expéditions portugaises, sous l'obligation, pour les commandants, de les rendre à leur retour à Lisbonne. Celui des Moluques fut tenu particulièrement secret. Magellan y a probablement eu sous les yeux la grande carte des mers de Java qu'avait copiée Francisco Rodrigues, d'après un portulan original indigène, envoyé au roi par Alph. d'Albuquerque; les cartes officielles de ce Rodrigues, compagnon de d'Abreu et de Serrão jusqu'aux îles de Banda, n'ont pu échapper non plus à sa connaissance.

Nous ne savons point avec quels pilotes il entretint des relations suivies au Portugal; on cite le nom de João de Lisbonne, le plus fameux de tous. Les renseignements que Magellan aurait pu obtenir de lui ne se rapportent pas à l'Inde, mais au cap Sainte-Marie ou à l'embouchure du Rio de la Plata; ce pilote avait séjourné au Brésil depuis l'année 1506, d'après Alex. de Gusmão ⁽¹⁾.

(1) VARNHAGEN, *Diario de Souza*, p. 87; appendix, p. 50. — J. I. DE BRITO REBELLO, *loc. cit.*

Ses recherches sur la détermination des longitudes en pleine mer devaient amener Magellan à entrer en contact avec Ruy et Francisco Faleiro. Les lettres de Serrão proclamaient bien que les Moluques appartenaient à l'Espagne en vertu du traité de Tordesillas; cette assertion, peut-être intéressée, ne suffisait pas, et il fallait la consécration des hommes de science. Les connaissances astronomiques de Magellan étaient en outre de date trop récente pour convaincre les princes auxquels il allait exposer ses projets (1).

On n'a pas assez insisté sur la part qui est due à Ruy Faleiro dans l'œuvre de Magellan. Nous constatons cependant que dans certains documents, par exemple dans le pacte décisif du 22 mars 1518 avec le roi de Castille (2), le nom de Faleiro est cité en premier lieu. En plus d'une occasion, nous verrons combien Magellan dépendait réellement de ce personnage, trop peu connu malheureusement, et dont le savoir a été loué par ses amis et ennemis. Sa renommée a été attribuée par les contemporains à un démon familial (5) qui lui aurait suggéré, entre autres, quatre méthodes différentes pour fixer la longitude de n'importe quel point du globe. Lorsque, plus tard, les officiales de la Casa de Séville et le roi ordonnèrent que Faleiro n'irait pas dans la première armada aux Moluques, Magellan déclara qu'il ne consentirait à aucun prix à ce que son compagnon restât à Séville, à moins de lui remettre les livres du cosmographe sur les longitudes et tous les renseignements que comportait cette science (4).

(1) D. DE GOES, *Chronica*, t. IV, cap. XXXVII : « pera mais confirmar isto levou comsigo hum Rui faleiro Portugues ».

(2) V. L. ASENSIO. *La primera vuelta al Mundo*. Sevilla, 1903, p. 23.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XIX.

(4) A titre documentaire, nous reproduisons l'avis d'un auteur espagnol, D. Cisneros, qui voit dans Ruy Faleiro rien moins que le découvreur spirituel de l'Amérique tout entière : « ... atribuyéndose á sí la gloria Americo Vespucio, no habiendo la (America) hallado él, segun la mas cierta opinion, sino Ruy Faleiro, portugues; y que fueron suyas las descripciones con que el Almirante Colon se determinó á hacer cierto este descubrimiento y nuevo mundo ». — DIEGO CISNEROS, *Sitio, naturaleza y propiedades de la ciudad de Mexico*. Mexico, 1618, cap. XIV, fl. 74; d'après GALLARDO, *Ensayo de una Biblioteca Española de libros raros y curiosos*. Madrid, 1883-89, t. II, p. 466.

Ruy Faleiro était natif de Covilha (Cubilla en espagnol), c'est-à-dire qu'il était originaire, comme Magellan, de la partie montagneuse du Portugal. Dans certaines pièces, il est qualifié de bachelier, ce qui semble indiquer qu'il avait étudié dans une université. On n'apprend nulle part qu'il aurait fait des voyages ; cela ne l'empêcha pas de demander, dans le document du 28 mars 1523, de pouvoir conduire comme capitaine général une nouvelle expédition aux Moluques. Humboldt ⁽¹⁾ avait déjà émis l'hypothèse qu'il était un des médecins royaux qui firent partie, avec Martin Behaim, de la « junte de l'astrolabe » et qu'il se confond avec mæstre Ruy ou Rodrigo. Barros ⁽²⁾ assure que le roi João II consulta notamment mæstre Rodrigo sur le côté mathématique des questions nautiques, principalement sur la détermination de la hauteur du soleil au moyen de l'astrolabe. Si le cosmographe fut réellement une autorité incontestée dans le domaine de l'astronomie pratique, il est surprenant de ne pas le voir siéger dans la junte royale. Rappelons qu'après le problème de la détermination des latitudes, facilité par la communication de Behaim concernant le « baculus Jacobi » et les Ephémérides de Regiomontanus, la savante assemblée a dû s'occuper avant tout de la question des longitudes ⁽³⁾, à la solution de laquelle Faleiro apporta précisément une contribution des plus intéressantes. Le roi, pour encourager et vulgariser les études mathématiques et nautiques, avait créé une chaire d'astronomie à l'université de Coïmbre ⁽⁴⁾ ; Faleiro se vit préférer un autre titulaire, le médecin royal Philippe, l'année après son départ pour Séville (1518) ; cette nomination ne fut peut-être pas étrangère à l'expatriation du cosmographe.

Vu ces connaissances spéciales, il n'est pas impossible que Faleiro ait suggéré à Magellan l'idée d'atteindre les Moluques par l'ouest ; Faleiro assu-

⁽¹⁾ *Examen critique*, t. I, p. 276, note 1.

⁽²⁾ *Loc. cit.*, dec. I, lib. IV, cap. II. De même dans *Valentin Fern. Aleman's Beschreibung von Afrika*.

⁽³⁾ SIGM. GÜNTHER, *Martin Behaim*, p. 25.

⁽⁴⁾ *Ensaio historico sobre a origem das Mathematicas em Portugal*, p. 26 ; d'après IGN. DA COSTA QUINTELLA, *Annaes da marinha portuguesa*. Lisboa, 1840, p. 224.

rait en effet qu'il pouvait entreprendre cette navigation en toute sûreté, qu'il pouvait s'éloigner sans crainte des côtes de la terre ferme, puisqu'il lui fournissait les moyens d'identifier facilement le point de l'océan où se trouverait le navire ; ainsi s'expliquent les rapports intimes qui ont dû naître entre Magellan et le savant théoricien. On n'ignore pas que, pendant très longtemps, l'astronomie pratique resta un mystère pour la plupart des pilotes et capitaines de la péninsule. La ténacité de Magellan à exiger que Faleiro l'accompagnât, montre quel prix il attachait à avoir à bord un homme compétent dans la matière.

Il serait intéressant de savoir comment l'enseignement des sciences nautiques et astronomiques était organisé à l'époque qui nous occupe : en 1518 seulement, nous venons de le voir, le roi établit une chaire de mathématiques appliquées à la navigation ; quant à l'école des pilotes de Vasconcellos, nous ne possédons que quelques maigres renseignements sur la façon dont fonctionna son office cartographique. En dehors de ces institutions et du dépôt hydrographique des archives royales, on vit se répandre un certain nombre de manuels manuscrits et traités de l'aiguille aimantée, dans le genre de celui de João de Lisbonne, publié par de Brito Rebello. Il existait, depuis 1496 au moins, des almanachs et « repertorios dos tempos », tous dérivés de l'« Almanach perpetuo » d'Abraham Zacuto (1). Ce fut l'imprimeur allemand Valentin Fernandes ou de Moravie, établi à Lisbonne, qui publia le premier traité nautique, antérieurement à 1521 (2) ; Magellan a très bien pu le connaître.

Les de Haro.

La difficulté de la détermination des longitudes en pleine mer étant aplanie grâce à Faleiro, il restait à élucider le problème géographique ; Magellan, avant de toucher aux Moluques, avait à parcourir plus d'un quart de la circonférence terrestre, sur lequel on n'avait aucune donnée. Partageant la

(1) Imprimé en 1496, on ne sait en première ou en seconde édition. — J. I. DE BRITO REBELLO, *Livro de marinharía*, p. xxxii.

(2) Il fut dédié à D. Manuel, qui mourut en cette année. *Ibid.*, p. xxxiii.

foi de tous les pilotes et cartographes de son temps, il admit sans restriction l'existence d'une voie navigable à travers ce segment inconnu du globe. Si la dernière expédition de J. D. de Solis, de 1516, avait prouvé que le Rio de la Plata ne constituait pas le détroit souhaité, il y avait toujours le mystérieux golfe à 40 degrés de latitude sud du voyage de la *Copia*, que le pilote avait signalé comme livrant passage vers les Moluques; ensuite la ligne de côte sud-américaine, fléchissant sans cesse au sud-ouest, ne devait-elle pas inévitablement rencontrer la côte du Pacifique qui courait droit au sud?

Le souvenir de l'expédition de 1513-1514 ne s'était pas perdu; ses principaux armateurs, les de Haro, s'intéressaient toujours à la question du passage ouest et sud-ouest. Nous savons que Magellan a connu les de Haro à Lisbonne avant son passage à l'Espagne. Lorsqu'il eut exposé son projet, dans les grands traits, au facteur Juan de Aranda, de la Casa de Contratacion de Séville, celui-ci chercha à se renseigner sur Magellan. Il ne put mieux faire que de s'adresser à deux marchands de Burgos, « de grande considération », qui se trouvaient en ce moment à Lisbonne : à Diego Cobarrubias et à Diego de Haro, chef de la firme de ce nom, frère aîné de Christobal. Nous ignorons malheureusement de quelle nature étaient les rapports entre Magellan et la puissante maison d'Anvers ⁽¹⁾ : furent-ils d'ordre purement commercial et datent-ils peut-être de son séjour dans l'Inde où les de Haro avaient eu des représentants et agents?

Nous avons dit un mot, à propos des expéditions de Juan de Solis, de l'important rôle que jouèrent dans l'entreprise de Magellan les de Haro. Ils avaient dirigé de très grosses affaires à Lisbonne, où des membres de leur famille résidaient depuis l'année 1503. En s'y établissant, ils n'avaient fait que répondre à l'appel de D. Manuel, qui invita les grandes compagnies financières et commerciales étrangères à prendre une part dans l'équipement des flottilles de l'Inde; on vit se fixer alors à Lisbonne, en dehors des grandes maisons florentines qui y possédaient depuis longtemps des succursales, les Fugger, les Welser, les Hochstetter, les Hirschvogel, plusieurs

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 27 : « que (de Haro et Cobarrubias) tenian conocimiento deste testigo (Magellan) ».

firmes génoises et lucquoises, et aussi quelques marchands espagnols, parmi lesquels Nicolas et Christobal de Haro. Le chef de la maison, Diego, habitait Anvers. Cette ville, après le transfert de la nation portugaise de Bruges, en 1503, était devenue une seconde Lisbonne pour la vente des produits de l'Inde; la même année, la factorerie royale portugaise de Flandre y avait été installée, à l'arrivée des premières cargaisons d'épices par des navires portugais. Christobal de Haro, représentant de la maison à Lisbonne, conclut avec D. Manuel des traités personnels pour l'importation de certains articles de l'Inde et de la Guinée, que son frère Diego se chargerait d'écouler sur le marché mondial d'Anvers.

La part que l'œuvre de colonisation du Portugal doit au concours de ces étrangers n'a pas encore été suffisamment mise en lumière. La participation des compagnies de marchands aux armadas de l'Inde, désirée d'abord par le roi lui-même, fut soumise, à partir de 1503, à de plus lourdes conditions. Malgré cette réglementation, malgré la perte de nombreux navires, les guerres avec les Arabes et la longueur du voyage, les capitaux dont il avait besoin se présentaient toujours. Nous avons mentionné la part active des de Haro aux entreprises du Brésil; dans des proportions beaucoup plus considérables cependant, ils s'intéressèrent au trafic dans les pays d'Orient, trafic qui devint la véritable source de leur grande fortune. Maximilien Transylvain assure que leurs navires traversèrent avant 1518 les mers de la Chine et des Moluques. Nous n'avons pas trouvé aux archives de Lisbonne ni d'Anvers des témoignages qui corroborent cette assertion. Mais il n'est pas impossible cependant que leurs capitaines aient exploré ces parages en même temps que l'Italien Perestrello, qui avait reconnu le Siam avant la mission officielle d'Andrade; rien ne nous empêche d'admettre que, en 1514, les expéditions privées avaient remonté la côte de la Chine beaucoup plus loin que ne le rapportent les documents portugais (1). Le Gouver-

(1) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. 1, p. 433, dans une lettre de l'année 1511, apportée à Lisbonne par Gonç. Sequeira : « homens que emvia nas naos de mallaca, que vão aos chyns ». — La première expédition officielle vers la Chine ne quitta Malacca qu'en 1515; da Empoli l'accompagna; l'année précédente, une ambassade portugaise avait été chargée d'une mission analogue, mais elle n'avait osé atterrir.

nement portugais entourait ses découvertes en Asie d'un si profond mystère, que celles-ci n'étaient connues en Europe que par les lettres des commerçants italiens qui y avaient résidé; Castanheda n'exagère pas lorsqu'il prétend qu'on aurait finalement ignoré le voyage de Vasco de Gama, s'il ne se fut pas donné la peine d'en rédiger l'histoire et de la publier (1).

Dans l'Inde, le contrôle de l'État sur les expéditions privées n'était guère rigoureux, ne pouvait pas l'être. Des plaintes fréquentes parvinrent bien à la Cour de Lisbonne; mais les actes déloyaux, les trahisons de sujets portugais, leurs marchés secrets avec l'ennemi allèrent se multipliant toujours. Les archives portugaises, italiennes et espagnoles nous réservent, à ce point de vue, bien des surprises encore, et plus d'un chapitre sur les premières relations des Européens avec l'Extrême-Orient au XVI^e siècle est complètement à refaire. A l'« Archivio de India », à Séville (2), dans la même liasse qui comprend une des rares pièces authentiques de la main de Magellan, nous avons trouvé une relation sur les pays au delà de Malacca jusqu'aux îles Riu-Kiu, reproduite dans le *Livro* d'Odoardo Barbosa (3). Comme les deux manuscrits ne forment qu'un seul dossier, on est en droit de se demander si Magellan ne les a pas présentés ensemble au roi, pour que ces renseignements, « que nul ne possédait en dehors de lui », ne soient pas perdus à sa mort (4).

Le navigateur attachait, comme Colomb, une importance égale à atteindre la Chine, les archipels côtiers jusqu'au Japon, et à reconnaître les Moluques. Magellan identifia sans hésiter Formose et Riu-Kiu, les îles Lequios de Barbosa, avec l'Ophir et Tharsis de la Bible; il réussit sans doute plus tard à faire partager ces vues par les conseillers espagnols. Ce ne fut toutefois qu'en 1517, trop tard probablement pour que Magellan en ait eu connais-

(1) Préface de l'*Historia do descobrimento y conquista da India*.

(2) Estante 1, cajon 1, legajo 2 1/4, num. 13.

(3) J. DENUCÉ, *Les îles Lequios (Formose et Riu-Kiu) et Ophir*. BULL. SOC. ROYALE BELGE DE GÉOGR. Bruxelles, 1907, n° 6, p. 435.

(4) Le troisième et dernier document qui fait partie de la liasse en question est, d'après O. Nachod, l'éminent connaisseur de l'histoire du Japon, la traduction espagnole d'une description assez détaillée du Japon, par le capitaine portugais Jorge Alvarez, de l'année 1548, dont l'original se trouve à l'Académie royale des sciences de Lisbonne.

sance, que Jorge de Mascarenhas, un des capitaines de Perez de Andrade, débarqua aux îles précitées et qu'il y recueillit par ses pilotes chinois des informations authentiques sur l'archipel japonais. Ne serait-ce point par les de Haro que Magellan aurait été renseigné ou renforcé dans ses idées sur le pays de l'or, situé au nord des Moluques, et dont la possession reviendrait également à la Couronne de Castille? Ou le soi-disant séjour de Magellan dans des îles à 600 lieues à l'est de Malacca serait-il en rapport plus direct avec l'allégation exprimée dans le document de Séville?

Quel fut le motif pour lequel Christobal de Haro abandonna le parti du Portugal, renouçant en même temps à ses affaires commerciales si prospères, pour venir de Lisbonne coopérer en Espagne à l'entreprise de Magellan? Une flottille marchande de seize navires, dont il fut de nouveau le principal armateur, avait été attaquée dans le golfe de Guinée, à la hauteur de Sierra-Leone, par les vaisseaux d'un pirate portugais, Insart, et sept des bâtiments marchands avaient été coulés à fond. Diego de Haro, invoquant les contrats conclus avec la Couronne, réclama de D. Manuel la valeur des navires perdus et de leur contenu, estimée à 16,000 ducats, outre 2,000 ducats de frais; le roi ordonna des mesures énergiques contre Insart, mais il n'entendit pas dédommager les marchands de leurs pertes. Plusieurs requêtes produites par les de Haro ont été conservées; ils y rappellent les importants services rendus précédemment au roi dans des moments de crise; le Gouvernement des Pays-Bas, le roi d'Espagne, la ville d'Anvers ⁽¹⁾ prièrent D. Manuel de faire justice aux réclamations de leurs « fidèles sujets ». Diego de Haro fit le voyage de Flandre au Portugal pour venir plaider en personne sa cause à la Cour de Lisbonne : c'est à cette occasion que son concitoyen Juan de Aranda, facteur de la Casa de Séville, s'adressa à lui pour demander son avis sur Magellan ⁽²⁾. Mais le procès avec le fisc portugais traîna en longueur, le roi ne se laissant fléchir par aucune considération.

(1) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 397 : lettre des bourgmestre et échevins de la ville d'Anvers, du 26 février 1517. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 155, note 1.

(2) P. P. PASTILLS, *Magellan*, p. 567 : « preguntado a quien escrivio el dicho Juan de Aranda a Portugal, para se ynformar deste testigo (Magellan), dixo que el dicho Juan de Aranda dixo a este testigo (Magellan) que avia escripto a cobarruvas mercader e a diego de faro mercader que residian en lisboa que tenian conocimiento deste testigo ».

En ce moment, Faleiro et Magellan négociaient avec l'évêque Fonseca, président du Conseil des Indes, sur les moyens de réaliser le projet de leur voyage aux Moluques. L'évêque invita Christ. de Haro à venir à la Cour pour le consulter au sujet de « certaines affaires » très importantes; Fonseca connaissait donc également le marchand, ne fût-ce que par certains démêlés avec les navires de l'armateur aux Antilles ⁽¹⁾; il se pourrait aussi que ce fût sur l'instigation de Magellan que Christobal fut appelé en audience spéciale à Valladolid. Nous ne connaissons pas l'objet véritable des négociations entre l'évêque et le commerçant opulent; fut-ce à la suite de ces délibérations que de Haro vint s'établir en Espagne, où il se consacra à partir de ce moment à l'organisation de l'expédition de Magellan qu'il équipa sur le modèle des armadas portugaises? Ayant rompu avec D. Manuel, les de Haro ont dû désirer ardemment que l'entreprise projetée réussît le plus complètement possible. En omettant même l'idée de représailles envers le Portugal, ils attendaient de l'heureuse issue de la navigation de Magellan la reprise de leurs relations avec l'Extrême-Orient, dans des conditions bien plus favorables même qu'auparavant: les épices et les autres produits de l'Insulinde arriveraient en Europe, sans passer par les marchés intermédiaires de Malacca, de Cochin et de Lisbonne, « plus facilement, à moins de frais, presque au même prix que dans les pays d'origine », dit Maximilien Transylvain. C'est cette perspective qui engagea de Haro à sacrifier son comptoir de Lisbonne et à faire de si fortes avances en argent aux explorateurs castillans, notamment aussi à Andres Garcia Niño qui, également sur ses indications, allait tâcher d'atteindre la Chine et les Moluques par l'isthme de Panama, au moyen de navires construits sur la côte du Pacifique. Les de Haro avaient donc tout intérêt à pourvoir les expéditions espagnoles de tous les renseignements dont ils disposaient sur les mers inconnues et de toute l'assistance financière dont ils étaient capables; à Magellan, ils auraient proposé de fournir, à eux seuls, tous les fonds

(1) Nous résumons brièvement quelques résultats de nos recherches sur les de Haro, opérées principalement aux archives de Lisbonne et d'Anvers.

nécessaires; Fouseca n'accepta finalement que le quart des frais prévus. Parmi les documents qu'il communiqua au capitaine général, se trouvait sans doute le rapport sur l'expédition de J. de Solis, en 1514, au golfe de San-Mathias, ainsi que des routiers de l'Inde et de l'Extrême-Orient. Au Portugal, on cria à la trahison; on rompit assez brutalement les relations avec l'agent que Christ. de Haro avait laissé à Lisbonne pour gérer les affaires pendantes, et l'on confisqua tous ses biens.

Cette anticipation sur la marche des événements qui vont suivre était nécessaire pour montrer jusqu'à quel point il est permis de parler d'une collaboration du marchand avec Magellan et Faleiro. Il ne faut pas envisager, croyons-nous, cette entente comme un complot prémédité contre les intérêts du roi D. Manuel; les trois hommes ont été amenés à joindre leurs efforts vers un but commun : atteindre les Moluques par l'ouest, indépendamment du Portugal qui avait dédaigné leurs offres; ce but, nous le répétons, était exclusivement mercantile et ne visait en fin de compte qu'une baisse des prix des épices d'Orient.

7. — Idées cosmographiques de Magellan et de Faleiro.

Ayant reçu ses lettres de dénationalisation, Magellan se rendit à Séville dans l'intention, dit-il, de traiter avec le roi de Castille d'une affaire de grande importance pour ce royaume (1). Il y arriva le 20 octobre 1517. Avant de s'être décidé à cette démarche, il s'était concerté avec Faleiro en tous points sur le plan qu'ils comptaient soumettre à l'examen des conseillers du roi; il convient donc d'examiner ici, d'après les sources qui ont été à notre disposition, les données géographiques et nautiques sur lesquelles les deux Portugais ont pu se baser pour prouver le bien-fondé des prétentions de Serrão, relatives à la situation des Moluques dans l'hémisphère qui revenait à la Couronne de Castille.

La querelle au sujet de la propriété des îles aux épices se confond avec

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. XXXIII.

celle de la détermination de la ligne de démarcation en Orient. Or celle-ci, nous l'avons dit, comportait d'ores et déjà deux discussions, l'une se rapportant à l'île de l'archipel du cap Vert, dont il fallait commencer à mesurer les distances ; l'autre relative à la longueur du degré de longitude. La première question était d'une importance aussi grande que la seconde, bien qu'il ne s'agit que d'une différence de deux degrés entre les îles extrêmes de l'archipel, c'est-à-dire entre Sal et San-Antonio ; or, d'après Magellan, les Moluques n'étaient situées qu'à 2°30' au delà de la ligne de séparation dans le domaine espagnol. La longueur du degré de longitude constituait toutefois la véritable pierre d'achoppement ; en 1518, le degré de 16 $\frac{2}{3}$ lieues était en vigueur en Espagne, alors qu'au Portugal, en avance au point de vue des méthodes nautiques, on admit déjà 17 $\frac{1}{2}$ lieues au degré (1). Magellan et Faleiro, d'après Martyr, en s'établissant en Espagne, y auraient introduit cette dernière mesure (2).

Depuis Juan D. de Solis, il était de coutume en Espagne, de faire passer la ligne de démarcation par Malacca, opinion confirmée au retour des survivants de l'expédition de Magellan ; Seb. del Cano plaçait les Moluques à 156° de longitude ouest, c'est-à-dire à 204° à l'est de la ligne de partage ; celle-ci passait, d'après eux, par l'île de Sumatra ; le pilote Albo plaçait les îles Philippines 52 degrés trop vers l'est. Aux conférences de Badajoz, en 1524, les chargés d'affaires espagnols prétendirent tracer la ligne de démarcation par l'embouchure du Gange, commettant ainsi une

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 352.

(2) *De Orbe Novo*, dec. V, cap. VIII. L'auteur, toutefois, avoue ne rien comprendre aux différentes évaluations du degré à son époque (dec. VII, cap. I). — Magellan et Faleiro, nous le verrons, faisaient cependant usage des 16 $\frac{2}{3}$ lieues au degré dans leurs négociations avec le roi. Enciso, dans ses calculs, admettait le même chiffre, mais également celui de 16 $\frac{1}{2}$ lieues ; pour l'intervalle entre deux points de la boussole et rose des vents qui figure dans sa *Suma*, il accepta 17 $\frac{1}{2}$ lieues au degré. Fait curieux, Francisco Faleiro, dans son *Tratado de la Esfera y del arte del marear* (1535, cap. II), se prononce pour le degré de 16 $\frac{2}{3}$ lieues, tout en faisant observer que celui de 17 $\frac{1}{2}$ lieues était également employé à son époque. A. Galvão, qui écrivit en 1563, remarque que les anciens donnaient 17 $\frac{1}{2}$ lieues au degré, tandis que les modernes n'en acceptaient que 16 $\frac{2}{3}$. « Com tudo eu tenho q' sam dezasete largas. »

erreur de 46°30' (1)! Mais avant cette date, André Pires, un des pilotes portugais qui étaient venus mettre leur savoir au service de la Casa de Séville (2), après avoir assuré que la ligne passait entre le Maranhão et la Mar Dulce (Amazone), comptait 2770 lieues de ce point à Malacca; si l'on ajoute 230 lieues pour compléter la moitié de la circonférence terrestre (3), la ligne de séparation coïncide avec le méridien des bouches du Gange. Nous connaissons malheureusement très mal la réfutation portugaise de cette argumentation; Osorius la résume sans doute le plus nettement dans sa chronique de D. Manuel (4), lorsqu'il discute l'origine de l'erreur de Magellan, concernant la localisation des Moluques. Après avoir parlé de la tendance naturelle chez les marins à reculer systématiquement les terres inconnues, des exagérations dans l'évaluation des distances par suite des tempêtes et des courants marins, il rappelle les calculs du mathématicien Pedro Nonio; celui-ci estima la distance des Moluques à Lisbonne à 132 degrés : 90 degrés du Gange au Portugal et 42 degrés du Gange aux Moluques; il ne se trompa que de 4 degrés puisque, en réalité, nous en comptons 136; ajoutant 36 degrés de Lisbonne à la ligne de démarcation, il arriva à 168 degrés, de sorte qu'il resta encore au Portugal un champ d'action de 12 degrés.

Des mesurages opérés sur les portulans des Reinel qui sont à Paris nous ont amené à la conclusion que, d'après ces cartographes, le domaine de D. Manuel s'étendait également à 5 degrés environ au delà des Moluques, ce qui se rapproche singulièrement de la vérité; des Moluques au cap Guar-

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 339, doc. 35. Fernand Colomb évalua l'erreur des Portugais à cinquante degrés!

(2) *Regimento de Navegacion*, manuscrit portugais n° 40, Bibliothèque Nationale de Paris; la pièce est postérieure à 1517, d'après un passage au folio 36 : « he asi samta caterina e Jerusalem estam no sũrio do gram soldam cam que agora esta pelo gram turquo que a sosigua desde era de 1517 annos ».

(3) *Ibid.*, f° 34 v°. Pires compte 16 $\frac{2}{3}$ lieues au degré et 6,000 lieues équivalant à 360 degrés équatoriaux. — Voir également la lettre d'Alonso de Quaçõ ou Zuazo, dans *Docum. ineditos de Indias*, t. I, p. 296.

(4) *De Rebus Emmanuelis. Coloniae, 1536*, pp. 315-324.

dafui, ils marquent 74 degrés; si nous acceptons 69 degrés du cap Vert au cap Guardafui et 32 degrés jusqu'à la ligne de démarcation, d'après les prétentions espagnoles, nous obtenons en effet 175 degrés des Moluques à la ligne de répartition.

Magellan et Faleiro, quoiqu'ils aient eu les Reinel pour collaborateurs dans la préparation scientifique de leur expédition, n'admirent pas les calculs de ces cartographes; Pedro et Jorge Reinel, il faut le croire, durent adopter les modifications du capitaine général, qui prétendait prouver que la distance de Malacca aux Moluques, dans toutes les cartes existantes, avait été écourtée sciemment et que personne ne s'entendait mieux que lui aux longitudes de l'Extrême-Orient (1).

Nous traduisons *in extenso* le document où il fixe la position des Moluques et de plusieurs points du monde au sujet desquels régnaient les divergences les plus fâcheuses :

« L'île de S. Antonio de l'archipel du cap Vert, qui sert de base à la répartition, se trouve à 22° à l'est de la dite ligne;

» Cette île est située à 17° de latitude;

» Le cap S. Augustin, au Brésil, dans le domaine portugais, se trouve à 8° de latitude et à 20° de longitude (au lieu de 12°) de la ligne de répartition;

» Le cap S. Marie, qui appartient à la même puissance, est situé à 35° de latitude et à 6°15' de longitude de la dite ligne (au lieu de 9° environ);

» Le cap de Bonne-Espérance se trouve, par rapport à celui de S. Marie, en

(1) « Muy Poderoso Señor. Porque podria ser que el Rey de Portugal quisiese en algund tiempo decir que las islas de Maluco estan dentro de su demarcacion, y podria mandar cambiar la derrota de las costas y acortar los golfos de la mar, sin que *nadie* *ge lo entudiese, asi como yo lo entiendo, y sé cómo se podria hacer*, quise por servicio a V. A. dejarle declarado las alturas de las tierras y cabos principales, y las alturas en que estan ansi de latitud como de longitud; y con esto será V. A. avisado para que, subcediendo lo dicho, yo fuese fallecido, tenga sabido la verdad. » *Arch. de India*, 1, 2, 1/1, num. 13 (septembre 1519). — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 112. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 188

direction est-ouest, également par 35° de latitude et par 65° de longitude à l'est de la ligne ;

» Le cap de Bonne-Espérance est vis-à-vis de Malacca, à l'est-nord-ouest, ouest-sud-ouest, et la distance entre les deux points est de 1,600 lieues (ou 91° de longitude, au lieu de 84) ;

» Malacca est situé à 4° de latitude nord et à $17^{\circ}30'$ de longitude est de la seconde ligne de démarcation ;

» Les îles des Moluques sont au nombre de cinq ; les trois qui sont les plus rapprochées de la ligne de partage se trouvent à $2^{\circ}30'$ de longitude et s'étendent en direction nord-sud ; l'île centrale est sous l'équateur ;

» Les deux autres îles s'étalent, comme les précédentes, en direction nord-sud, et se trouvent à 4° de longitude est de la ligne de démarcation ; en somme, deux des Moluques sont situées au nord et deux au sud de l'équateur, d'après les pilotes portugais qui les ont découvertes ;

» Je présente ce mémoire à Votre Altesse, avec prière de le garder soigneusement, car le moment pourrait venir où l'on en aura besoin et où il évitera bien des difficultés ⁽¹⁾. »

(1) Suite du document précédent :

« Iten. — La isla de Sant Anton, que es una de las del Cabo Verde en la costa de Guinea, donde se hizo la reparticion destes Reinos con lo de Portugal, está la dieha isla á 22 grados al oriente de la línea de la repartieion.

Iten. — Está la dicha isla, conviene á saber, la punta del occidente á 17 grados de latitud.

Iten. — El cabo de Sant Agustin, que es en la tierra del Brasil en la demareacion de Portugal, á 8 grados de latitud, y á 20 de longitud (pour $12^{\circ}?$) de la línea de reparticion.

Iten. — El cabo de Santa Maria, que es la misma tierra del Brasil de Portugal, está en 35 grados de latitud y á 6 grados y cuarto de longitud de la dieha isla (pour línea).

Iten. — El cabo de Buena-Esperanza con el cabo de Santa Maria se corre Leste-Oeste, y está el cabo de Buena-Esperanza en 35 grados de latitud y á 65 grados de longitud al oriente de la línea.

Iten. — El dicho cabo de Buena-Esperanza está en derrota con Malaca Les-Nordeste, Oes-Sudueste, y hay 1600 leguas de camino del dicho cabo de Buena-Esperanza al puerto de Malaca.

Iten. — El dicho puerto de Malaca está al Norte del equinoceial un grado, y hay della á la otra línea de la demareacion, que está á oriente 17 grados y medio.

Iten. — Las islas de Maluco son cinco, conviene á saber, las tres que estan mas

Retenons de ce document, qui se différencie profondément des exagérations espagnoles antérieures et postérieures, que Magellan y proclame nettement la découverte des Moluques par les Portugais; la distance du cap de Bonne-Espérance à Malacca est raccourcie par lui de 7 degrés; enfin les Moluques sont trop rapprochées de Malacca, davantage même que chez les cartographes portugais ($17^{\circ}30' + 2^{\circ}30' = 20^{\circ}$, au lieu de $24^{\circ}30'$)⁽¹⁾. C'est cette précision relative dans les longitudes et la sincérité qui se dégagèrent des démonstrations de Faleiro et de Magellan, qui gagnèrent la confiance de l'évêque Fonseca, homme dont la compétence en matière géographique est attestée par ses contemporains⁽²⁾.

Par quelles méthodes les deux Portugais étaient-ils arrivés à des conclusions si exactes, vu les moyens défectueux dont on disposait à l'époque? Nous savons que pour le calcul des longitudes sur la terre ferme les Portugais tinrent compte des éclipses solaires; en pleine mer, la méthode

allegadas á la segunda línea de demarcacion, que estan todas Norte Sur á dos grados y medio de longitud, y la isla de enmedio está debajo del equinoccial.

Iten. — Las otras dos islas estan de la manera de las dos primeras que es Norte Sur, y á 4 grados al oriente de la segunda línea, conviene á saber, dos al Norte del equinoccial, y dos al Sur del equinoccial asentadas por los pilotos portuguesas que la descubrieron.

Y esta membranza que á V. A. doy mande muy bien guardar que ya podrá venir tiempo que sea necesaria, y excusará diferencias; y esto digo con sana conciencia, no teniendo respeto á otra cosa sino á decir verdad. »

(1) On compte 23 degrés des Moluques à Malacca sur le portulan des Reinel à Paris. Magellan mérite donc les reproches de Resendi, qui prétend que le capitaine représentait les mers d'Orient plus étendues qu'elles ne le sont en réalité. ARGENSOLA, *loc. cit.*, t. I, p. 31.

(2) Il résulte également de ces longitudes, que Magellan et Faleiro comptèrent, contrairement à ce que prétend P. Martyr, $16 \frac{2}{3}$ lieues au degré équatorial; en effet :

17°30' de Malacca à la ligne de démarcation.

65° du Cap de Bonne-Espérance à la première ligne de démarcation.

82°30'

Il reste, pour la distance de Malacca au cap de Bonne-Espérance ($180^{\circ} - 82^{\circ}30' = 97^{\circ}30'$, que Magellan égale à 1,600 lieues. En admettant $16 \frac{2}{3}$ lieues au degré, on obtient pour les $97^{\circ}30'$ le chiffre de 1,625 lieues, tandis qu'avec $17 \frac{1}{2}$ lieues au degré, on arrive à 1,706 lieues.

la plus en usage pour fixer les distances, consistait dans la simple évaluation, à vue d'œil, par des marins expérimentés. Osorius attire l'attention sur les grosses inexactitudes de cette estimation approximative dans des parages à tempêtes fréquentes, comme par exemple à l'est du cap de Bonne-Espérance; les erreurs qui en résultaient et que l'on porta dans les cartes marines furent parfois telles, dit-il, que les données si erronées de Ptolémée se trouvaient confirmées (1).

Quant aux règles générales pour la direction du navire, les traités de l'époque ne font pas défaut; nous connaissons celui de Pigafetta, auteur que l'on dit souvent traduire les idées de Magellan. Il résulte de l'examen de cet opuscule que Pigafetta s'en est tenu presque complètement au système vieilli de Lulle; ou bien le voyageur italien, peu versé dans les méthodes mathématiques, ne connut que cette autorité surannée, ou bien les règles de Lulle étaient encore en vigueur au temps de Magellan (2)? L'instrument essentiel était toujours l'astrolabe. Un progrès dans son emploi est attribué à Martin Behaim, quoiqu'il reste difficile de déterminer exactement en quoi consiste ce perfectionnement (3). Des multiples usages de l'astrolabe, rappelons seulement les plus importants: la mesure de la hauteur des astres et de la hauteur méridienne du soleil, qui permet de trouver la latitude d'un lieu; ensuite, la détermination, très facile, de l'heure vraie par la position du soleil parmi les cercles horaires. Si les résultats obtenus ne furent jamais d'une grande exactitude, moins de valeur encore doit être attachée aux longitudes, calculées au moyen de l'astrolabe (4).

La variation et la direction de la déclinaison de l'aiguille aimantée fut calculée treize fois au cours du voyage de Magellan par le pilote Albo; il va de soi que la quantité de la variation fut chaque fois arbitraire. Mais il

(1) *Loc. cit.*, p. 324a.

(2) E. GELCICH, *L'infanzia della scienza nautica*. Rivista marittima, 1890, p. 167.

(3) S. A. IONIDES, *Description of an astrolabe* (construit en 1537 par Georg Hartmann de Nuremberg). GEOGRAPHICAL JOURNAL. London, 1904, t. XXIV, pp. 411-417; avec une bibliographie de l'astrolabe.

(4) JULES SOTTAS, *Description d'un astrolabe européen, daté de l'année 1545 et portant le zodiaque lunaire*. BULL. DE LA SOC. ASTRONOMIQUE DE FRANCE. Paris, mars 1907, pp. 175-185.

paraît que ce fut le capitaine général qui ordonna de corriger la déclinaison, les pilotes ordinaires ne sachant nullement comment s'y prendre. Pigafetta nous assure, en effet, que Magellan possédait à un degré remarquable cette nouvelle science, dont on a trop longtemps attribué à Christophe Colomb l'honneur de l'avoir appliquée le premier ⁽¹⁾ : « Quand nous fûmes au milieu de l'océan, Magellan demanda à tous les pilotes, après avoir indiqué le point qu'il voulait atteindre, dans quelle direction ils pointeraient leurs cartes; tous répondirent dans le sens du point qu'il avait ordonné; il remarqua alors qu'ils se trompaient et qu'il convenait « d'ajouter l'aiguille aimantée », laquelle, dans telle région, à telle longitude, n'était pas attirée comme dans l'hémisphère boréal ⁽²⁾ ». Nous ignorons de combien Magellan entendit corriger la déclinaison magnétique; il tenait ce secret sans doute de Ruy Faleiro, qui lui avait remis le manuscrit de son précieux livre, publié seulement en 1535, sous le nom de *Tratado del Esphera y del arte del marear*, et qui constitue le premier traité détaillé sur la question de la déviation. G. Hellmann est d'avis que les différentes méthodes pour la fixer furent basées sur l'instrument que Felipe Guillen présenta, en 1525, au roi de Portugal, la « brújula de variación », espèce de boussole solaire continentale, légèrement modifiée ⁽³⁾. Une idée très répandue à l'époque était de croire que la ligne sans déclinaison, la « raya »

(1) Depuis le milieu du XV^e siècle, la déviation était signalée par les boussoles flamandes; voir une série de compas solaires et de cartes avec indication de la déviation, dans A. WOLKENHAUER, *Beiträge zur Geschichte der Kartographie und Nautik des 15. bis 17. Jahrh.* MITT. D. GEOGR. GES. München, 1905, in-8°. — G. HELLMANN, *Ueber die Kenntniss der magnetischen Deklination vor Chr. Columbus.* METEOROLOGISCHE ZEITSCHRIFT. Wien, 1908, p. 369, et 1906, p. 145.

(2) Ce passage ne se trouve pas dans les manuscrits français de Pigafetta à la Bibliothèque Nationale de Paris.

(3) G. HELLMANN, *Anfänge der magnetischen Beobachtungen.* ZEITSCHR. D. GES. F. ERDK. Berlin, 1897, Bd XXXII, p. 121. Chaque pays avait ses fabricants d'instruments pour calculer la déviation. — JOHANN STOEFLER, dans son *In Proeli Diadochi sphaeram omnibus numeris longe absolutissimus commentarius*, Tubingue, 1534, énumère pas moins de cent soixante dix auteurs qui ont écrit sur le sujet. — STEVENS, *Bibl. geogr.*, nos 2633-2634, d'après J. WINSOR, *loc. cit.*, t. II, p. 99, note 2.

invariable, passait à cent lieues à l'ouest des Açores et allait de pôle à pôle; de part et d'autre, disait-on, la déclinaison variait dans un rapport constant, d'après la longitude; on ignorait que les lignes magnétiques elles-mêmes se déplacent d'après des lois qui ne sont pas encore connues à ce jour.

Si les délibérations de Magellan et de Faleiro avec les conseillers du roi roulaient principalement sur la situation astronomique des Moluques, la question du passage sud-ouest n'en forma pas moins le sujet de plusieurs échanges de vues. Les cartographes théoriciens, nous l'avons vu, admettaient son existence sans hésiter; au Portugal cependant, on paraissait vouloir revenir des idées de Colomb et de Vespucce, concernant la présence d'un détroit sud-américain. D. Manuel, ayant appris que Magellan avait l'intention de renouveler la tentative de trouver le passage du sud-ouest, se montra rassuré, tellement il était persuadé que l'entreprise était condamnée d'avance. Les conseillers du roi Charles pressaient naturellement Magellan de questions sur ce point; le capitaine n'aurait pas répondu aussi catégoriquement que de Solis : dans un entretien avec Las Casas, il communiqua à l'évêque que s'il ne trouvait pas la voie maritime aux Moluques par l'ouest, il lui restait en tout cas le chemin des Portugais, par le cap de Bonne-Espérance ⁽¹⁾. La recherche du passage sud-ouest n'était donc que le but secondaire; il s'agissait essentiellement de prouver que les Moluques, bien que découvertes par les Portugais, appartenaient de droit à la Couronne de Castille, en vertu du traité de Tordesillas.

Nous sommes amené ici à rechercher l'origine de certaines rumeurs, d'après lesquelles Magellan aurait eu connaissance du détroit par plusieurs documents cartographiques et autres, dont quelques-uns sont comptés au nombre des sources de première valeur. Pigafetta, qu'on ne peut accuser de vouloir amoindrir le renom du capitaine-général, rapporte que Magellan lui aurait « dist quil y auoit ung aultre estroiet pour saillir, et dist quil le scauoit bien pource quil lavoit veu par une carte marine du roy de Portugal.

(1) LAS CASAS, *Historia de las Indias*, vol. IV, lib. III, cap. CI.

La quelle carte ung grand pilot et marinier nomme Martin de boesme avoit faicte (1) ». Las Casas reproduit ce passage de Pigafetta (2), et Herrera (3), qui avait à sa disposition les archives de Philippe II, copia probablement Las Casas; de sorte que les trois témoignages se réduisent à l'attestation de Pigafetta. L'opinion de Gomara, quoique en général sujette à caution, peut avoir ici une certaine valeur; faisant allusion à la carte de Behaim, vue par Magellan, il rapporte qu'elle ne représentait pas de détroit, que l'on confondit peut-être avec le fleuve de La Plata ou avec quelque autre rivière de la côte; il observe encore que cette mappemonde montre les Moluques selon leur situation; mais « qu'il ne fallait pas tirer jusques à 70° comme marque la carte marine composée par Martin de Bohême, laquelle était par devers le roi de Portugal (4) ».

D'autre part, il n'existe aucun indice que M. Behaim aurait pris part, de 1494 à 1517, à une expédition le long de la côte américaine; si la mappemonde à laquelle Pigafetta fait allusion était réellement l'œuvre du géographe allemand, elle ne montrait certainement pas le détroit découvert par Magellan (5). Telle était déjà l'idée d'Alex. de Humboldt (6). Un certain nombre de cartes prémagellaniques, en effet, font figurer un passage vers le

(1) Manuscrit à la Bibliothèque Nationale de Paris, n° 24224, f° 14 v°. Dans le manuscrit italien, publié par A. da Mosto, il est dit que la carte se trouve à la « thesoraria del re de Portugal ». *Loc. cit.*, p. 61.

(2) *Historia*, lib. III, cap. Cl, vol. IV, p. 377 : « habia visto en una carta de marear, fecha por un Martin de Bohemia, gran piloto é cosmografo que estava en la Tresoreria del rey de Portugal ».

(3) *Loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XIX : (Magellan) « yva muy cierto de hallar el estrecho, porque havia visto una charta de marear que hizo Martin de Bohemia Portugues, natural de la isla del Fayal, cosmografo de gran opinion, adonde se tomava mucha luz del estrecho ».

(4) GOMARA, *loc. cit.*, traduction Fumée, p. 270. — Les nombreuses traductions des voyages de l'Italien GIR. BENZONI (*Historia del Mondo nuovo*. Venetia, 1565) contribuèrent beaucoup à répandre la légende que Magellan n'avait fait que suivre la route indiquée par Behaim.

(5) S. G. RAVENSTEIN, *Martin Behaim, his life and his globe*. London, 1908, pp. 38 et 44, et *Martin de Bohemia*. Revista portug. colonial e maritima. Lisboa, n° 29, p. 264.

(6) *Examen critique*, t. I, p. 354.

Pacifique à des latitudes parfois très rapprochées de celle du détroit véritable; nous en avons indiqué l'origine et la filiation; ce qui est néanmoins admissible, c'est que Behaim aurait construit une mappemonde de ce type, avant les œuvres de Waldseemüller de 1507, et qui aurait servi de modèle à un certain nombre d'autres cartes du même genre ⁽¹⁾. Pigafetta, ignorant les auteurs des cartes qui retraçaient le détroit dont Magellan l'avait entretenu, aura identifié ceux-ci avec le géographe qui jouissait, en 1519 encore, d'une réputation universelle. On sait le succès de l'erreur de Pigafetta; des cosmographes allèrent jusqu'à proposer de changer le nom du détroit de Magellan en celui de « Fretum Martini Bohemi ⁽²⁾ ».

Magellan aurait également vu le tracé du passage sud-ouest dans une mappemonde du couvent d'Alcobaça, qui avait été rapportée de Venise, avec un manuscrit des voyages de Marco-Polo, par l'Infant Dom Pedro, frère du Navigateur, en 1428. Il y a beau nombre d'années, on a rejeté, sans beaucoup de commentaires, l'opinion d'après laquelle cette carte aurait pu mentionner le cap de Bonne-Espérance sous l'appellation de « frunteira de Africa », et le détroit de Magellan ou « cola do Dragam ⁽³⁾ ». La mise au jour d'un

(1) OVIEDO, *Historia*, lib. XX, cap. I, s'occupant du détroit de Behaim, remarque que l'existence du passage sud-ouest a peut-être été suggérée par le cartographe; mais personne, ajoute-t-il, n'avait jamais entendu parler d'une reconnaissance du détroit avant Magellan.

(2) GUILL. POSTELLUS, *Compendium geographicae disciplinae*. Basileae, 1561, cap. II, p. 22; de même dans *De Universitate Liber*, 1552, f° 8 v°. — L'idée de Postellus fut surtout répandue par les notes de Chauveton, dans sa traduction latine de BENZONI, *loc. cit.*

(3) RIBEIRO DOS SANTOS, *Memoria sobre dois antigos Mappas Geograficos do Infante D. Pedro e do Cartorio de Alcobaça*. Mem. de Letter. portug. publ. pela Ac. R. das Sc. de Lisboa, 1814; vol. VIII, p. 281. — Ant. Galvão, parlant de ces cartes, rapporte : « no anno de 1428 diz q' foy o Infante dom Pedro a Inglaterra, França, Alemanha, a casa sancta, e a outras de aquella banda, tornou por Italia, esteue em Roma, e Veneza, trouxe de la hum Mapamundo q' tinha todo ambito da terra e o estreito do Magalhães se chamaua, Cola do dragam, o cabo de Boa esperança, frunteira de Africa, e q' deste padram se ajudara ho Infante dom Anrique em seu descobrimento. Francisco de Sousa tauarez me disse q' no anno de 1528 ho Infante dom Fernando lhe amostrara hũa Mapa que se achara no cartorio Dalcobaça que ania mais de cento & vinte annos que era feito, o qual tinha toda nauegaçam da India, com ho cabo de Boa esperança, como os dagora, se assi he isto, ja en tempo passado era tanto como agora, ou mais descuberto ». — Édition de la *Hakluyt Society*. London, 1862, p. 67.

certain nombre de mappemondes du moyen âge a permis de constater que la configuration de l'Afrique australe était parfaitement connue par les Arabes en 1428. En 1512, huit ans avant le voyage de Magellan, Alph. d'Albuquerque envoya à D. Manuel une adaptation de carte javanaise, faite par Franc. Rodrigues, où se trouvaient figurés — outre le golfe Persique, la mer Rouge, le Siam, la Chine, les Moluques, les îles de la Sonde — le Portugal et le Brésil ⁽¹⁾. Les portulans de Rodrigues, publiés par le vicomte de Santarem dans son grand *Atlas*, reproduisent sans doute plusieurs fragments de cette carte; ils ne nous éclairent malheureusement pas sur la position de l'Amérique du Sud par rapport à la Chine. En présence de ces faits, il convient néanmoins de parler avec beaucoup de réserve de cartes qu'ont pu posséder les Vénitiens, d'origine inconnue, où auraient été représentés les rivages de l'Amérique occidentale et du détroit de Magellan, dès 1428. Constatons le silence complet, sur ce point, des auteurs Portugais qui n'auraient certainement pas manqué d'en tirer parti pour diminuer la réputation de Magellan. Seul B. Pacheco, dans sa *Chronique de Lisbonne* ⁽²⁾, rapporte que Magellan avait eu des renseignements précis concernant le détroit par quelques marins qui y auraient été poussés par la

(1) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. I, p. 64, et *Alguns Doc. da Torre do Tombo*, p. 261. Lettre du 1^{er} avril 1512 : « tambem vos vay hum pedaço de padram que see tirou d ãa grande carta d um piloto de jaoa, a quall tinha ho cabo de boã esperança, portugall e a terra do brasyll, ho mar rroxo e ho mar da persia, as ilhas do cravo, a navegaçam dos chins e gores, com suas lynhas e caminhos dereytos por omde as naos hiam, e ho sertam, quaees reynos comfynavam huns cos outros : parece me, senhor, que foy a melhor cousa que eu nunca vy, e voss alteza ouuera de folgar muyto de haver; tinha os nomes per letra jaoa, e eu trazia jao que sabia ler e esprever; mamdo esse pedaço a voss alteza, que francisco rrodriguez empramtou sobre a outra, domde voss alteza poderá ver verdadeiramente os chins domde vem e os gores, e as vossas naos ho caminho que am de fazer pera as ilhas do cravo, e as minas do ouro omde sam, e a ilha de jaoa e de bandam, de noz nozcada e maçãs, e a terra del rrey de syam, e asy ho cabo da terra da navegaçam dos chins, e asy pera omde volve, e como daly a diamte nam navegam : a carta principal se perdeo em froll de la mar : co piloto e com pero d alpoem pratiquey ho syntir desta carta, pera lá saberem dar Rezam a voss alteza; temde este pedaço de padram por cousa muyto certa e muyto sabida, porque lie a mesma navegaçam por omde eles vam e vem : mimgua lhe o arcepedego das ilhas que se claman celate, que jazem amtre jaoa e malaca ».

(2) Cité par DE BROSSES, *loc. cit.*, t. I, p. 124.

tempête ⁽¹⁾. Cette croyance, qui rappelle visiblement celle du mystérieux pilote de Christophe Colomb, a été reproduite par un certain nombre d'auteurs modernes; quoi qu'il en soit, une reconnaissance fortuite du détroit avant 1517 n'appartient pas au domaine des choses impossibles, vu que déjà Vespuce passe pour avoir pénétré jusqu'au 50° de latitude sud.

D'après ce qui précède, il n'est guère possible de se former une idée exacte de la représentation du monde, telle que Magellan a dû la concevoir : du cap Sainte-Marie du Brésil (à 6° à l'ouest de la ligne de démarcation) jusqu'aux Moluques, les cartes antérieures laissaient en blanc un espace de 170 degrés; du port de Las Higueras, le point le plus occidental que les Espagnols avaient atteint, nous comptons 108 degrés à la côte orientale de la Chine d'après la « carta marina » de Waldseemüller (1516), 90 degrés d'après Barth. Colomb (1504), Waldseemüller (1507) et Andres Pirès (1517?), 80 degrés d'après la carte anonyme de Turin (1523). Les portulans que le capitaine général emporta dans son expédition ne montraient aucune trace de côte depuis le cap Frio jusqu'aux Moluques ⁽²⁾.

Les géographes de l'époque admettaient qu'entre les rivages de l'Asie et de l'Amérique il s'étendait un océan d'îles grandes et petites, de sorte qu'on pouvait regarder la terre comme habitée sur toute sa circonférence ⁽³⁾. L'auteur de *Pomponius Mela*, un an avant que Magellan entreprit son

(1) Martyr, qui n'aima pas Magellan, est plus près de la vérité lorsqu'il assure que « lorsque l'amiral était encore jeune, il avait vaguement entendu parler au Portugal de l'existence dans ces parages d'un détroit, mais dont l'entrée était difficile à trouver; aussi ne savait-il où il devait s'engager. Le hasard lui donna ce que le raisonnement lui refusait ». *De Orbe Novo*, dec. V, cap. I.

(2) Lettre d'Ant. de Brito au roi de Portugal, du 11 février 1523. *Loc. cit.* : « Senhor — A carta que acima tenho escrito a Vosa Alteza, que tome y de Fernam de Magalhães, não lha mandei agora, por me não parecer seu serviço leval- a omem senão que lha soubesse de crarar; elle tem trezentos e sessenta graos de leste a oeste, repartio n'ella cento e oitenta graos da banda de leste pera Vosa Alteza, e cento e oitenta a loeste pera el rei de Castella : n'estes centos e oitenta del rei de Castella pôs Maluco.

» Eu fiz crer a estes que era falço o que elle fizera... »

(3) VADIAN, *Pomponius Mela*. — OTFR. SCHWARZER, *Die Kunde der Entdeckung Amerika's im Deutsch-Slavischen Oosten*. Festschr. d. Geogr. Seminars. Breslau, 1902, p. 152.

voyage, prédit que cette mer n'empêcherait pas les hommes de cingler d'une rive à l'autre, s'ils disposaient seulement des moyens nécessaires et ne craignaient pas l'effort.

Magellan, cherchant à atteindre le but de son voyage par le plus court chemin, toucha, après la traversée du détroit, l'équateur au méridien des îles Hawaï, c'est-à-dire à l'endroit où les cartes de Christ. Colomb et de Behaim situaient le grand port de la Chine et l'immense presqu'île de Moabar. L'amiral aurait-il fait table rase de la cartographie beaucoup plus correcte de l'Extrême-Orient d'après Caneiro, pour adopter les idées de Behaim et Colomb, modifiées par Cantino, Waldseemüller et Reinel? Sa déclaration au roi concernant la situation des Moluques n'exclut pas l'hypothèse que, dans son idée, la ligne de côte orientale de la Chine rejoignait celle de l'Amérique centrale, reconnue jusqu'au golfe de San-Miguel. En présence toutefois de la rareté d'informations, il vaut mieux ne pas se prononcer sur les vues de l'amiral au sujet d'une jonction entre l'Asie et le Nouveau Monde.

Quant à l'Extrême-Orient, il n'y a pas de doute que Magellan en possédait des notions au moins aussi précises que Barbosa; en dehors de ces renseignements qui, nous le répétons (1), peuvent très bien avoir été fournis par le capitaine général à son ami, nous trouvons dans la correspondance et les commentaires d'Aff. d'Albuquerque, ainsi que dans les lettres de Giov. da Empoli, des indications précieuses sur l'état des connaissances de l'Asie orientale, au moment où Magellan proposa à l'Espagne le plan de son expédition. La première carte de la mer des Moluques, que nous reproduisons ici (2), appartient sensiblement aux mêmes années; elle forme un ensemble confus, où voisinent des contours empruntés à Ptolémée avec des données basées sur les découvertes récentes. Constatons seulement que les latitudes des grandes îles de l'Insulinde sont très incorrectes, alors que les longitudes, par exemple celle de l'île de Seilam (Céram), la plus éloignée de

(1) *Introduction bibliographique*, p. 24.

(2) Planche I. — Voir la description de l'Extrême-Orient d'après les notions confuses qu'on en possédait en Espagne, vers 1519, dans Enciso, *Suma de Geografia*.

Malacca, sont relativement exactes. Le Magnus Sinus, ou golfe des Iles (1), est large de 35 à 40 degrés équatoriaux.

La presqu'île malaise ne semble avoir été reconnue que jusqu'au port de Singapour; non loin de la ville de Malacca, on remarque la rivière de Muar, le royaume de Queda, puis les dangereux bas-fonds de Capacia, très redoutés des navires qui se rendaient à Singapour. Dans l'île de Sumatra, appelée encore Taprobana insula, on distingue Pedir, Daru ou Darus, la terre des voleurs et anthropophages, dont le roi vivait en désaccord avec les sultans de Java; enfin, l'île Polvoreira. La correspondance du vice-roi signale, dès l'année 1540, une foule de localités qui ne sont pas mentionnées dans la carte de 1516 : le royaume de Pam ou de Pão, riche en or, situé à 80 lieues au sud de Malacca; Sarnau, nettement distinct du Siam; Bintam, près de Singapour; les îles Celata, entre Java et Malacca; Tanaçary. Parmi les grandes îles à l'est de la péninsule malaise, d'Albuquerque parle de Candea (la Candia insula des Reinel, à l'est de Java minor). Au sud de cette île, les cartographes portugais indiquent Cynda insula; c'est la Çumda des *Cartas* du vice-roi, qui faisait partie de Java; d'après d'Albuquerque, il y avait deux princes dans l'île javanaise, l'un s'appelant roi de Çumda, l'autre roi de Java proprement dit. Maquaceres désignait pour lui une île près d'Amboine (2); seraient-ce les Macaer Insule de la carte des Reinel, entre Malacca et les Moluques? Enfin, dès 1513, d'Albuquerque était renseigné sur l'île de Bornéo, qu'il confond à plusieurs reprises avec Luzon, dans les Philippines : l'île de Burneu, dit-il, située entre la Chine et les Moluques, dont les habitants, de très braves gens, s'appellent Luccões et vivent sur un pied de grande amitié avec les Portugais (3). Les Reinel, en 1516, ne signalent ni Bornéo ni les Philippines. Vers 1545, le vice-roi

(1) P. MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. V, cap. I. — Parlant des îles de l'Indo-Chine, cet auteur rapporte que, d'après les uns, il y en avait mille, trois mille et plus encore d'après les autres; elles ne seraient pas très éloignées des côtes indiennes.

(2) Pour l'ancienne géographie de cette partie du monde, voir les *Cartas d'Albuquerque*, vol. I, pp. 65 et 138; vol. III, pp. 6, 10, 54, 58, 95, 134, 136, 222-226.

(3) *Cartas d'Albuquerque*, t. III, pp. 92 et 219.

avait chargé un certain Tomé Pires de présenter un rapport à la Cour de Lisbonne sur les différents pays qui étaient en ce moment en relations avec Malacca; nous y apprenons, entre autres, que dans le grand port malais furent chargés les produits précieux de la Chine et de la Quachymchyna (Cochinchine) contre l'argent du Siam, l'or du pays des Lequios, des Ilucões de Burneo (1), le clou de girofle des Moluques, le macis et la noix de muscade de Banda, le bois de santal de Timor, l'or des rivières de Menemquabo, de Java et de Candea, les diamants des mines de Tamjunpura (Tonkin) (1).

On voit par cette énumération que les Portugais possédaient, avant 1516, plus de notions que celles contenues dans le livre de Barbosa, sur les principaux archipels de la mer des Moluques et sur la côte de la terre ferme jusqu'au pays des Lequios, que nous avons identifié avec Formose et les îles Riu-Kiu (2); toute cette partie de l'Asie était bien la patrie des épices, des pierreries, de l'or et de l'argent: c'est pour ce motif que Magellan et Barbosa n'hésitaient pas à l'appeler la Tharsis et Ophir de la Bible.

Si les Portugais connaissaient dès 1516 les mines aurifères de Sumatra, c'est-à-dire de Menamcabo (dépendant du royaume de Campar), de Damdraguirri, de Ciac et de Barros (3), Magellan se réserva de découvrir deux autres pays de l'or, situés plus à l'est, dans le domaine qui appartenait à la Couronne de Castille: c'étaient l'île de Bornéo et l'archipel des Lequios. L'itinéraire de la grande expédition nous apprendra en effet que, au lieu d'aller tout droit aux Moluques, dont les pilotes connaissaient relativement bien la situation astronomique, l'escadrille fit un énorme crochet jusqu'à la

(1) *Cartas d'Albuquerque*, t. III, pp. 134-136. — D'après Enciso, *Suma de Geografia*, les diamants venaient de la terre des Mosolinos, au nord de la province de Moabar.

(2) Les îles Lequios (Formose et Riu-Kiu) et Ophir.

(3) *Cartas d'Albuquerque*, t. III, pp. 10 et 92. — La véritable île de l'or fut bientôt cherchée par les Portugais dans la mer au sud de Sumatra (l'«ora mina» de la carte des Reinel?). Le gouverneur, Diogo Lopez, envoya à sa découverte, en 1518, le capitaine Diogo Pacheco qui réalisa la première circumnavigation de Sumatra, puis, en 1520, le capitaine Chrystovam de Mendocça. — BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. III, cap. III, et lib. X, cap. V.

côte occidentale de Bornéo. Or, c'est cette région de l'immense île, appelée les « districts chinois », qui contient certainement les gisements d'or les plus riches de l'archipel; ses mines avaient déjà attiré les Chinois dans les mers de Bornéo longtemps avant l'arrivée des Européens à Malacca ⁽¹⁾. Magellan a pu être renseigné sur ces terres par un des marchands chinois qui résidaient à Malacca en 1511, et qui sympathisèrent dès le premier moment avec les nouveaux venus.

La mappemonde de Ribeiro (1529) mentionne, entre l'île de Bornéo et la Cochinchine, des bas-fonds et « canaux par où vont les Lequios » lorsqu'ils se rendent à Luzon ou aux districts chinois de Bornéo. L'archipel des Lequios, le troisième pays de l'or, était situé beaucoup plus au nord. D'Albuquerque confond ses habitants avec les Gores, nom d'origine probablement chinoise et qui paraît dériver de Coriaï, les Coréens ⁽²⁾. Le pays des Gores s'appelle Lequea, est-il dit dans les *Commentaires* du vice-roi; ils vont chercher l'or qu'ils apportent à Malacca, dans une île peu éloignée de leur pays et qui s'appelle Perioco ⁽³⁾, de Periya Woki qui signifie le Japon. La carte du Grand golfe de Chine, dans l'atlas des Reinel, nous montre cette Perioco ⁽⁴⁾, le Feriak des histoires légendaires. Nous aurions ici, par conséquent, la première représentation du Japon dans un document cartographique européen. La grande île s'y étend entre 34° et 40° de latitude nord, situation qui s'approche singulièrement de la réalité. C'est sous cette forme que réapparaît la Zipangu de Marco Polo et de Christophe Colomb; Magellan la réclamait-il pour la Castille et entraînait-elle dans le groupe des îles et terres qu'il se proposait d'aller reconnaître ⁽⁵⁾?

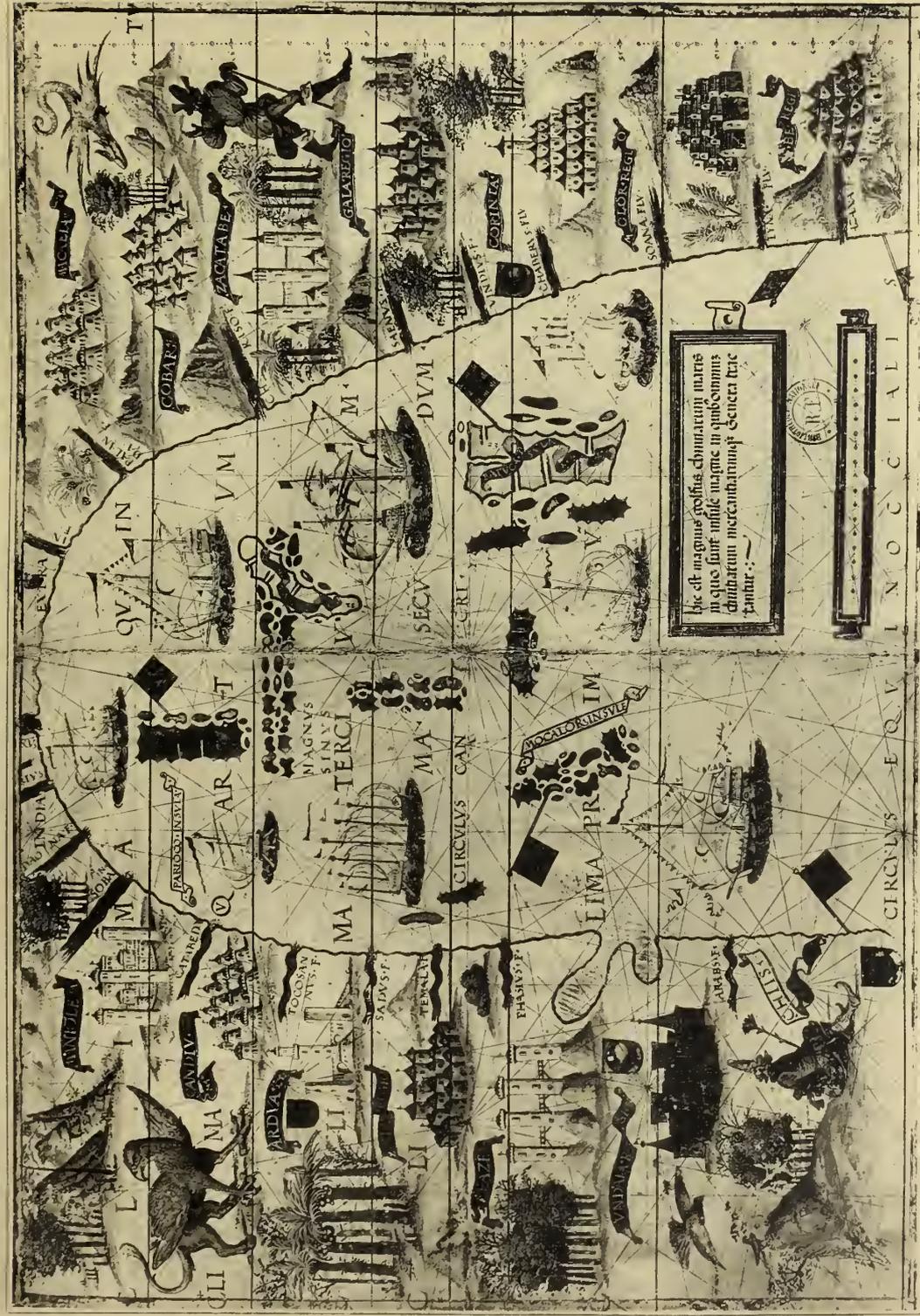
(1) *Encyclopaedie van Nederlandsch Indië*. Leiden, 1906. Voir Goud.

(2) GIOV. DA EMPOLI, *loc. cit.*, p. 81 : « terra de' Cini, chiamati Cini, Lechi e Gori, ch'è come dire Fiandra e Lamagna, e Brabante ».

(3) *Commentarios*, t. III, cap. XVIII, p. 98. Édition anglaise, vol. III, p. 89.

(4) Planche II. — BARROS, *loc. cit.*, I, IX, I, distingue nettement les « ilhas dos Lequios e dos Iapões »; il mentionne cependant (I, VIII, I) comme produit caractéristique des Lequios, l'or et l'argent.

(5) Le nom de Perioco se trouve appliqué une seconde fois, dans la carte des Moluques des Reinel, à un fleuve qui débouche dans le Grand golfe chinois, vers 7° de latitude sud. Perioco ou Periya Woki ne dériverait-il pas de Wokwok ou Wâkwâk, le pays de l'or des



LE GRAND GOLFE DE CHINE, d'après les Reinel. — Bibl. Nat. de Paris, cartes et plans Ge. DD. 683.
 (Orig. 0,28 m. x 0,19 m.)

8. — Magellan à Séville ; la Casa de la Contratación.

Ruy Faleiro arriva à Séville un mois et demi après Magellan ; il était accompagné de son épouse et de son frère Francisco. Avant de quitter Lisbonne, les deux Portugais avaient conclu un pacte, par lequel ils s'étaient engagés formellement à ne communiquer leurs projets à personne avant de s'être rejoints en Espagne ; le contrat stipulait que, dans le cas où l'un d'eux aurait l'intention de s'en écarter ou de rentrer au service du Portugal, il devrait en avertir l'autre dans les six heures ; toute modification au plan primitif serait déposée devant l'alcaïde Diego Barbosa et le bachelier Ruy Lopez, facteur du seigneur Jorge de Portugal, à Séville. Ces indications montrent que les deux contractants étaient parties égales et que Magellan avait dû avertir de bonne heure les Barbosa de sa prochaine arrivée en Espagne.

Le capitaine général avait quitté sa patrie avec plusieurs autres gens de mer qu'il était parvenu à gagner à ses idées, rapporte Barros ⁽¹⁾. Ces exodes de marins et de pilotes n'avaient rien d'extraordinaire ; on peut même dire que depuis trente ans, il existait, entre Lisbonne et Séville, un véritable échange de navigateurs et d'hommes compétents en l'une ou l'autre question nautique. Comme la capitale portugaise était le centre du mouvement maritime avec l'Inde, Séville constituait l'unique port pour toutes

anciens auteurs arabes ? Ce nom aurait désigné le Japon et les îles Riu-Kiu, d'après P.-A. VAN DER LITH, *Merveilles de l'Inde*, et J. DE GOEJE, *Arabische Berichten over Japan*. VERSLAGEN EN MEDEDEELINGEN DER K. AK. v. WET. AFD. LETTERK., 2^e reeks, X (1881). Amsterdam, p. 187. Par contre, G. FERRAND, dans le *Journal Asiatique*, série 10, t. III (1904), p. 489, et t. X (1907), p. 433, identifie Wâkwâk avec l'île de Madagascar. On n'ignore pas que l'océan Indien avait été transformé par Ptolémée (à qui les Reinel empruntent leur Magnus Sinus) et Edrisy en une espèce de Méditerranée, où voisinaient les îles africaines et les îles malaises ; si l'on admet la rectification de la carte du géographe arabe que propose G. Ferrand et qui consiste à ouvrir le bassin fermé de l'océan Indien, il n'y aurait rien d'extraordinaire à rencontrer chez Reinel un nom, appartenant à l'Afrique, qui se trouve appliqué à la côte orientale du Grand golfe chinois.

(1) *Loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII.

les communications de l'Espagne avec les Antilles : la ville andalouse était le siège de la « Casa de la Contratación de las Indias », appellation qu'on ne pourrait mieux traduire aujourd'hui que par Chambre de commerce de l'Inde ou par « India Office » de l'Espagne; elle est parfois citée sous le nom de « Casa de las Antillas » (1), « Domus Indica » et « Casa del Oceano » (2); au fond, c'était un ministère des affaires d'outre-mer.

Le rôle qu'a joué cette institution dans l'histoire de l'expansion coloniale de la Castille a été récemment mis en évidence par de la Puente y Olea (3). Créée par cédula royale du 14 janvier 1503 (4), la « Casa y Audiencia de la Contratación » avait pour but d'encourager les rapports avec le Nouveau-Monde. Après les découvertes de Colomb, la direction des affaires d'Amérique avait été confiée à des commissions, à des particuliers pour ainsi dire, parmi lesquels il convient de citer au premier rang Juan Rodr. Fonseca, doyen de la Sainte Église de Séville, devenu successivement évêque de Badajoz, de Valence et de Burgos (5). L'organisation définitive de la Casa fut inspirée par celle de la « Casa da India e da Guinea » de Lisbonne, où le facteur et le trésorier-écrivain étaient les fonctionnaires essentiels. Factorerie, en ce sens que toutes les marchandises importées ou exportées devaient passer sous son contrôle, la Casa cependant constituait un tribunal, d'après ses attributions et son organisation. Elle perdit de sa compétence administrative à mesure que le Conseil des Indes s'érigea en cour suprême et fut installé, en 1524, à la Cour, sur le même pied que les Conseils de Castille, de Flandre et d'Italie; mais elle conserva intégralement la juridiction maritime et les affaires qui se rapportaient à la navigation proprement dite. Son audience avait dans son ressort la juridiction de tous les pays trans-

(1) Lettre de Vasconcellos, 1512. Voir plus loin.

(2) PIERRE MARTYR, *De Orbe Novo*. Plusieurs passages.

(3) M. DE LA PUENTA Y OLEA, *Los Trabajos geograficos de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1900, p. 3.

(4) *Documentos inéditos*. Madrid, t. XXXI (1879), pp. 139-156 : « Ynstruccion para facer una Casa de Contratación en Sevilla, para la negociacion de las Indias ».

(5) D. JOSEPH DE VEITIA LINAGE, *Norte de la Contratacion de las Indias*. Sevilla, 1672, p. 2.

atlantiques, jusqu'au jour où fonctionnèrent les Audiencias en Amérique même. La Casa possédait un service hydrographique permanent, sous la direction de Juan de la Cosa, son premier préposé ; le piloto-mayor y donnait également l'enseignement nautique et cosmographique aux marins qui se destinaient à la carrière de pilote.

Au moment où Magellan se trouvait à Séville, Sébastien Cabot remplissait le double office de pilote-chef et d'intendant supérieur des travaux géographiques de la Casa (du 5 février 1518 au mois d'octobre 1525) ⁽¹⁾ ; Andres de S. Martin, le successeur de Ruy Faleiro dans l'armada aux Moluques, avait vainement sollicité ces fonctions depuis l'année 1516 ⁽²⁾. Nous n'avons rencontré aucun document d'où l'on puisse conclure que le capitaine général a eu des relations personnelles avec Cabot ⁽³⁾ ; dans la cédula seulement du 18 avril 1518, Charles I^{er} prie les oficiales d'informer Sébastien de sa décision de réaliser l'expédition de Magellan ⁽⁴⁾. On ne retrouve non plus la trace de rapports entre Magellan et Juan Vespuce, nommé dès 1512 avec J. Dias de Solis en qualité d'inspecteur des cartes marines, puis de piloto mayor. Les trois oficiales qui dirigeaient les affaires de la Casa en ce moment, étaient le docteur Matienzo, trésorier, qui jouissait de la confiance particulière du roi ; Pedro de Isagaga, contador ou secrétaire, remplacé à sa mort par Juan Lopez de Recalde ; le chevalier

(1) Il se trouve inscrit comme pilote ordinaire, le 15 août 1515. H. HARRISSE, *John and Sebast. Cabot*, p. 73. Il séjourna à Séville jusqu'en 1518 ; en 1519, il se trouva à Londres pour être de nouveau à Séville de 1521 à 1525. — H. HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint (1512-1547)*. REVUE HISTORIQUE. Paris, 1909, septembre-octobre.

(2) La liste des pilotes-chefs, donnée par Humboldt, présente une lacune de 1516 à 1518. *Kritische Untersuchungen*, t. III, p. 120.

(3) Officiellement, Magellan aurait dû demander la licence à Cabot. Dans *Ramusio*, l'auteur anonyme définit comme suit les attributions et l'autorité du Vénitien, vers 1518 : « Sébastien Cabot, si renommé et si expert en fait de navigation et de cosmographie, qu'en ce moment, il n'a pas son pareil parmi tous ceux qui vont aux Indes occidentales, et que sans son autorisation, nul voyage vers ces régions ne peut être entrepris ; il savait faire les meilleures cartes marines et s'entendait mieux à l'art nautique que tout autre ». D'après CESÁREO FERN. DURO, *Los Cabotos*. BOL. DE LA REAL AC. DE LA HISTORIA. Madrid, 1893, p. 265.

(4) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, lib. VII, f^o 51. Inventaire d'ASENSIO, n^o 140.

Juan de Aranda, factor, natif de Burgos et en relations avec les de Haro; il n'exerçait ses fonctions que depuis un an.

Magellan a sans doute été introduit auprès de ce corps administratif par l'intermédiaire d'un des Portugais de distinction qui résidaient en ce moment à Séville et qui avaient réservé un accueil très bienveillant à leur compatriote : D. Alvaro de Portugal, frère du duc de Bragance qui avait péri sur les ordres de João II; il fut Alcaïde-Mor ou chef de l'arsenal de Séville; puis surtout, Diogo Barbosa, le futur beau-père du capitaine, lieutenant de l'alcaïde de l'Alcazar et Atarazanas ou magasins de Séville, pour Don Jorge de Portugal ⁽¹⁾.

Nous avons émis antérieurement l'hypothèse que Magellan peut très bien avoir fait la connaissance de Duarte Barbosa, « sobrinho del alcalde de Barbosa ⁽²⁾ », neveu et non fils de Diogo, pendant son séjour aux Indes. On a prétendu, mais sans apporter des preuves suffisantes, que des liens de famille unissaient les Magellan aux Barbosa, avant le mariage de Ferdinand ⁽³⁾. Arrivé à Séville le 20 octobre 1517, le capitaine en chef épousa Beatriz, la fille de Diogo Barbosa, commandeur de l'ordre de Santiago, avant la fin de l'année ⁽⁴⁾; le mariage fut célébré à la chapelle de l'Alcazar ⁽⁵⁾. Le père, qui était à ce moment un des personnages de marque de Séville, avait commencé par servir le Portugal dans l'Inde et avait, entre autres, pris part à la découverte des îles Sainte-Hélène et Ascension, en 1501, sous les ordres de João da Nova ⁽⁶⁾; il y avait quatorze ans qu'il était venu s'établir en Espagne; il y est resté jusqu'à sa mort, en 1525 ⁽⁷⁾. Comme dot, Beatriz apporta à son mari 600,000 maravedis ⁽⁸⁾, c'est-à-dire

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 184, n° 1.

(2) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/23. Inventaire d'ASENSIO, n° 102.

(3) BARROS ARANA, *loc. cit.* Traduction portugaise par Villas-Boas, p. 26.

(4) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 307, autos-fiscales de Jaime Barbosa : « y se casó y veló con la dicha doña Beatriz Barbosa en esta ciudad de Sevilla, en un día del dicho año 1517 ».

(5) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 184, n° 1.

(6) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII.

(7) MEDINA, *loc. cit.*, t. II, p. 308.

(8) Testament de Magellan, du 24 août 1519.

environ 8,300 francs, somme à quintupler toutefois si l'on veut se représenter sa valeur actuelle. D'après une légende, on aurait conservé longtemps aux Archives des Indes, dans une armoire soigneusement fermée et recouverte d'une double garde de maroquin rouge, la « lettre dans laquelle Magellan supplie son souverain de lui choisir une femme, dont son âge lui permet encore de désirer la société! (1) »

La sympathie que le navigateur rencontra dans la famille des Barbosa dès son entrée en Espagne, son mariage très peu de temps après son arrivée et la participation de Duarte Barbosa à l'expédition aux Moluques, indiquent suffisamment que les relations entre les deux familles étaient probablement de date plus ancienne que le mois d'octobre 1517. Duarte Barbosa était-il un des Portugais qui avaient quitté leur patrie avec Magellan dans la conviction que les Moluques appartenaient à l'Espagne, et est-ce lui qui aurait introduit le capitaine général dans sa famille à Séville?

L'intention première de Magellan aurait été de s'adresser au roi et d'entamer directement avec lui les négociations au sujet de son projet de voyage; avant de partir pour la Cour, il aurait cependant voulu savoir si la Casa n'avait pas la faculté de traiter l'affaire à elle seule (2). Correa rapporte qu'il exposa devant ce corps le plan de son entreprise dans les grands traits; les oficiales auraient bien voulu reconnaître que les Moluques appartenaient au domaine de la Castille, mais la navigation dans ces mers, disaient-ils, était interdite aux navires de ce pays, puisqu'ils ne pouvaient pas franchir la ligne de démarcation par l'est! Les délibérations en seraient restées là. Or, ce que Magellan n'avait eu garde de communiquer à la Casa réunie en corps, il le confia à un de ses facteurs, Juan de Aranda; nous

(1) A. DEMERSAY, *Mission géographique dans les Archives d'Espagne et de Portugal*. BULL. SOC. DE GÉOGR. Paris, 1864, p. 454.

(2) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 3. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 21. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 110. — D'après la cédule royale du 8 janvier 1504, Magellan devait s'adresser d'abord à la Casa: « vos (les Oficiales de la Casa) mandamos que si algunas personas quysieren yr a descubrir, siendo personas fiables e dando la syguridad que para ello se rrequiere, les deys en Nuestro Nombre lycencia ». *Documentos inéditos*, t. XXXI, 1879, p. 212.

verrons, en effet, la Casa protester plus tard contre le fait que l'expédition avait été décidée par le roi et l'évêque Fonseca, sans que l'on eût pris préalablement son avis. Ce fut sans doute une des causes du peu d'enthousiasme qu'elle montra jusqu'à la fin pour la réalisation du voyage aux Moluques.

Magellan initia donc Juan de Aranda au secret de l'entreprise, contrairement à la convention avec Faleiro ; commerçant de profession, le facteur entrevit du coup l'importance du problème et les avantages que lui-même pourrait tirer de la bonne issue de la grandiose entreprise. Avant d'engager sa parole, il s'adressa à Diego de Haro et à Cobarrubias, ses concitoyens, pour s'informer des titres de Magellan. Les renseignements obtenus ayant été satisfaisants, il se mit corps et âme à l'œuvre et voua aux deux Portugais un attachement indéfectible.

Dans une première lettre qu'il adressa au chancelier de Castille, il recommanda très vivement les projets de Magellan et de Faleiro, deux Portugais « qui pouvaient rendre des services insignes à Son Altesse ». L'initiative du facteur a été sévèrement blâmée dans la suite par le Conseil des Indes, réuni en séance plénière à Barcelone, le 29 juin 1519 ; on lui signifia assez durement qu'il n'avait pas le droit de négocier des affaires de pareille importance à l'insu des autres membres de la Casa et surtout des pilotes officiels, à qui revenait la tâche d'examiner des propositions de l'espèce.

Ruy Faleiro rejoignit Magellan à Séville au commencement du mois de décembre ; ayant été mis au courant de ce qui s'était passé avec de Aranda, la « légèreté » de Magellan suscita à tel point son mécontentement, qu'il rompit toute relation avec son collègue ; c'est le premier de ces accès de colère violente, si caractéristiques de l'astronome et qui présageaient la terrible maladie à laquelle il devait succomber plus tard. Magellan dépendait trop de son compagnon pour ne pas essayer de le ramener à lui. Il y réussit enfin, et ils renouvelèrent le contrat primitif, stipulant plus expressément encore de ne rien entreprendre sans accord mutuel et d'être tous deux sur le même pied en toutes choses. Faleiro s'était surtout emporté contre de Aranda, parce que celui-ci avait écrit au chancelier sans l'avoir averti ; le facteur eut beau s'excuser, le prier de vouloir attendre au moins la réponse à sa lettre, enfin, de se rendre ensemble à la Cour ; l'astronome

refusa net d'entretenir encore des rapports avec lui. Il dut finalement consentir toutefois à lui donner rendez-vous à Medina del Campo, et à le retrouver à Valladolid, siège de la chancellerie de la Vieille Castille ; mais Magellan et Faleiro partiraient seuls de Séville, par Tolède ; Aranda prendrait le chemin de la Plata, par l'Estramadoure.

Le 20 janvier, les deux Portugais se mirent en route ; ils étaient accompagnés de Francisco Faleiro, de l'esclave Enrique, acheté par Magellan à Malacca et natif des îles aux épices, et d'une autre esclave, originaire de Sumatra, qui comprenait les langues de plusieurs peuples d'Insulinde (1). Ils rejoignirent bientôt la suite de Doña Beatriz de Pacheco, duchesse d'Arcos ; l'expérience avait prouvé la quasi nécessité de voyager en caravane, autant pour la sécurité que pour mieux se protéger contre les intempéries qui sont propres à cette région de l'Espagne. Au passage de la Sierra de Guadarrama, à Puerto del Herrado, un messenger de Juan de Aranda atteignit Magellan et Faleiro, et leur fit part de ce que la réponse du chancelier lui était parvenue, en même temps qu'une lettre du roi, invitant les Portugais à venir à la Cour ; de Aranda les pria de nouveau de vouloir bien l'attendre à Medina del Campo.

Arrivés dans cette ville, ils passèrent tous les trois la nuit dans la même posada ; l'accord semblait rétabli et l'on continua le voyage en société jusqu'à Valladolid. A Puente del Duero (2), de Aranda proposa à ses compagnons de lui promettre une certaine part dans les bénéfices éventuels de l'expédition projetée ; il désirait un cinquième des profits dans le cas où le roi se chargerait de couvrir tous les frais d'équipement ; sinon il renoncerait volontiers à toute rémunération (3). Faleiro s'emporta contre les prétentions excessives du facteur ; lui et son frère n'entendaient rien lui accorder. Magellan, alors, proposa de lui donner un dixième des bénéfices ; cette complaisance porta l'irritation de l'astronome à son paroxysme et amena

(1) GOMARA, *loc. cit.* Traduction Fumée, p. 140.

(2) V. LLORENS ASENSIO, *La primera vuelta al Mundo*, p. 38.

(3) MEDINA, *Colección*, t. 1, p. 21.

une nouvelle rupture; de Aranda abandonna prudemment les Portugais à Simancas et continua seul le chemin vers la capitale (1). Dans ses déclarations postérieures devant le Conseil des Indes, il assura, pour motiver sa demande d'indemnité, qu'il avait déjà fait plusieurs avances en argent à ses protégés et que ses démarches personnelles à la Cour lui avaient causé de sérieuses dépenses. A la suite de bien des discussions, orageuses sans doute, Faleiro finit par accorder à de Aranda un huitième des profits totaux, peut-être avec l'arrière-pensée de dénoncer plus tard la convention au Conseil des Indes. Trois jours après, ils entrèrent à Valladolid, où le facteur les reçut dans son hôtel; le lendemain déjà, les Portugais préférèrent occuper un autre logis.

Le 3 février (2) fut signé, devant notaire, le contrat exorbitant qu'avait exigé de Aranda : Magellan et Faleiro lui abandonneraient la huitième partie de tous leurs bénéfices et droits, sauf ceux sur les îles et terres à découvrir; en retour, le facteur s'engagea à faire tout son possible pour la pleine réussite de l'entreprise auprès du roi, de la Cour, de la reine, des conseils et de la chancellerie, auprès de la justice, enfin n'importe dans quelle ville où la Cour se trouverait (3). En apposant sa signature sur l'acte, le navigateur changea, pour la première fois que nous sachions, l'orthographe portugaise de son nom en celle de Fernando de Magallanes

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 21.

(2) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 3. — MEDINA, *loc. cit.*, t. I, p. 32, donne le 23 février.

(3) Si les deux Portugais avaient dû équiper les navires, de Aranda aurait mis à leur disposition une somme de deux mille ducats; dans le contrat du 3 février, il n'est plus question d'une avance de fonds. — P. P. PASTILLS, *Magellan*, p. 566. — Les pourparlers entre Magellan et de Aranda rappellent de façon singulière les instances d'un certain Luys, «escribano de Racion» des nouvelles découvertes, précurseur du secrétaire de l'Inde, en faveur de Christophe Colomb. Luys avait également fait la connaissance du Génois avant son entreprise, lorsque celui-ci était en route pour la France; il garda Colomb longtemps dans sa maison et l'introduisit à la Cour de Castille. — G. A. BERGENROTH, *Calendar of letters, despatches and State Papers, relating to negotiations between England and Spain, preserved in the Archives at Simancas*. London, 1842, t. I, p. cxxxv.

9. — Les délibérations avec les conseillers du roi.

Le roi Charles 1^{er} était arrivé à Valladolid le 18 novembre précédent. Il y avait huit jours qu'était mort le régent de Castille, le cardinal Ximenes de Cisneiros, l'homme le plus indispensable à l'Espagne dans les circonstances difficiles où le pays allait se trouver; le jeune monarque dépendait maintenant complètement de ses ministres flamands, Guillaume de Croy, seigneur de Chièvres, et Sauvage. Le premier fut vraiment l'« alter rex », comme l'appelèrent les diplomates vénitiens (1); pas la moindre décision ne fut prise sans que le roi ne le consultât; il faut convenir d'ailleurs que personne ne connaissait mieux le jeune prince et l'état précaire de sa santé (2).

Le troisième conseiller du roi était le cardinal Adrien d'Utrecht, devenu pape sous le nom d'Adrien VI. Nominalelement régent de la Castille comme successeur de Ximenes, il ne fut jamais consulté sur des questions intéressant le pays; il était en outre président du Conseil des Indes au moment où l'expédition de Magellan se prépara. En réalité, l'âme du Conseil, notamment au point de vue explorations, était l'évêque de Burgos, Juan Fonseca.

Bien que le « Consejo supremo de Indias » ne constituât un office distinct qu'à partir du 4 août 1524 (3), il existait déjà plusieurs années avant cette date; en 1518, Pierre Martyr en faisait partie. Jouissant de pouvoirs exécutifs et judiciaires à la fois, le Conseil exerçait sur l'Amérique la même juridiction que le Conseil de Castille en Espagne: ce fut lui qui prononça bientôt exclusivement dans toutes les questions importantes d'outre-mer, malgré les protestations de la Casa de Contratación de Séville; les affaires du ressort de cette cour étaient d'abord portées devant le roi, qui les faisait ensuite parvenir au Conseil (4), personnifié, avant 1524, par Fonseca. Chez

(1) *Relazione di Franc. Corner*. Venezia, 1866.

(2) BAUMGARTEN, *Geschichte Karls V.* Stuttgart, 1885, t. I, p. 405. La marquise de Chièvres fut particulièrement odieuse aux yeux de P. Martyr, qui la traite de « vieille harpie du Nord ». *Opus epist.*, lettre n° 624, du 3 février 1519.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VI, cap. XIV.

(4) LAS CASAS, *Historia*, t. II, cap. CVII, p. 112.

beaucoup de ses contemporains, l'évêque avait la réputation d'être un ambitieux sans scrupules et d'attacher un prix excessif aux biens terrestres ⁽¹⁾; les sources dont nous disposons aujourd'hui, ne permettent pas d'émettre un jugement définitif sur cette forte personnalité dont les vues influencèrent si fortement la première phase de l'œuvre coloniale de l'Espagne. Sa conduite envers Las Casas, Colomb et Cortez a certainement été mal interprétée; dans aucun document digne de foi, il ne nous apparaît comme l'ennemi personnel du Génois; au contraire, on a constaté chez Colomb à son égard des sentiments incontestablement amicaux ⁽²⁾; nul ne lui reprochera sans doute que, dans l'intérêt de la couronne, l'évêque combattit les prétentions exagérées de l'amiral. Revêtu par le pape du patriarcat général des Indes depuis 1513 ⁽³⁾, Juan Fonseca resta sur un pied de grande intimité avec le Saint-Siège et pris son avis en toutes circonstances ⁽⁴⁾. Le jugement qu'a porté Las Casas sur lui aurait difficilement pu être impartial, quand on pense aux profondes divergences de vues qui existaient entre les deux prélats. C'est aussi ce qui explique pourquoi l'auteur de l'*Historia* ne trouve pas de paroles assez élogieuses pour qualifier la sagesse de Sauvage, que tous les Espagnols ont eu en horreur, mais qui avait été indiqué à un moment donné pour administrer les affaires de l'Inde en opposition à Fonseca. A la mort prématurée du ministre flamand, au printemps de l'année 1518, le cardinal retrouva toute son autorité, accrue encore par la confiance que mettait en lui Francisco de Los Cobos, qui jouissait d'une grande influence auprès de Chièvres.

Magellan et Faleiro ont dû être parfaitement conscients que l'évêque était

(1) J. WINSOR, *Narrative and critical History of America*, t. II, p. 311, n. 1. — WASH. IRVING, *Life and voyages of Christopher Columbus*. Paris, 1828, p. 404. — H. HARRISSE, *Christ. Colomb*. Paris, 1884, p. 385. — BAUMGARTEN, *loc. cit.*, t. II, p. 168. — GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 101.

(2) THACHER, *Christ. Columbus*, t. II, p. 550.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. II, doc. CLXXIV, p. 351.

(4) BERGENROTH, *Calendar of letters, dispatches and State-Papers, at Simancas*, t. II, p. 413.

la personne qu'il s'agissait avant tout de gagner à leur cause ⁽¹⁾. Bien qu'on rapporte qu'ils furent introduits par de Aranda, d'abord auprès du grand chancelier Sauvage, puis chez le cardinal Adrien d'Utrecht et en troisième lieu seulement auprès de Fonseca, nous admettons, avec Las Casas ⁽²⁾, que les Portugais vinrent d'abord avec leur « nouveauté » chez l'évêque de Burgos, « quoiqu'il ressemblât en ce moment à une galère désarmée (galera desarmada) ». Celui-ci leur recommanda de rédiger un mémoire dans lequel ils exposeraient leur projet et leurs desiderata, document qu'ils présenteraient ensuite au roi ; Fonseca les amena chez le grand chancelier, qui parla d'eux à son tour au roi et à de Chièvres ⁽³⁾.

L'évêque accueillit très favorablement l'idée de l'expédition. Il ne se laissa pas intimider par le caractère délicat de l'entreprise qui, au fond, ne tendait à rien moins que d'enlever à une nation amie, dont le prince était sur le point de devenir le proche parent de Charles I^{er}, la plus convoitée de ses possessions : « si l'affaire a une issue favorable, écrit Pierre Martyr ⁽⁴⁾, nous interceptons aux Orientaux et au roi de Portugal le commerce des aromates et des pierres précieuses » ; voilà la perspective qu'a dû entrevoir Fonseca et qui lui fit attacher à la réalisation du voyage, une importance qui ne le cédait en rien à celle de l'entreprise de Colomb. Le projet de Magellan avait en outre cet avantage sur celui du Génois, qu'il était énoncé en termes nets, scientifiques, qui ne pouvaient manquer de faire impression sur un homme à idées positives comme Fonseca. Pierre Martyr ⁽⁵⁾ assure que l'évêque, très souvent, passa avec lui de longues veilles à étudier les questions coloniales et cosmographiques du jour ; on attribuait à Fonseca,

(1) « C'est à lui que s'adressent tous les navigateurs. » P. MARTYR, *loc. cit.*, dec. II, cap. X.

(2) *Loc. cit.*, lib. III, cap. CI.

(3) GOMARA (*loc. cit.*, traduction française, t. II, p. 139) admet également cette suite dans les démarches ; il ajoute qu'avant l'arrivée de Charles I^{er} en Espagne, Magellan et Faleiro avaient exposé leur projet devant le Conseil des Indes et devant le cardinal Francisco de Zisneros, gouverneur de la Castille.

(4) Epist. DCXXVIII, 15 sept. 1518, Saragosse, à Éléonore d'Autriche, sœur de Charles.

(5) *De Orbe Novo*, dec. II, lib. X.

dans ce domaine, des connaissances spéciales, qu'il aurait acquises dans son commerce avec le géographe Antonio de Nebrija (1).

D. de Goes remarque, à propos des délibérations avec les conseillers royaux, que Magellan fut le porte-parole, parce qu'il s'entendait mieux que Faleiro aux choses de la mer (2). Le capitaine a dû insister particulièrement sur l'accélération des préparatifs pour le voyage : les Moluques, aussi longtemps que Fr. Serrão y resterait, ne seraient pas reconnues comme territoire portugais ; il importait donc de devancer les rivaux dans l'établissement d'une factorerie royale espagnole. Il s'agissait en outre d'arrêter les Portugais dans leur marche vers la Chine et le Japon ; la première ambassade de D. Manuel, partie à bord des vaisseaux de Fernam Perez d'Andrade et commandée par Thomé Perez, avait touché au Tonkin en 1516 ; elle avait abordé ensuite à Canton, puis, après un voyage de quatre mois, elle avait atteint Nankin et finalement Pékin. Un des lieutenants d'Andrade, Jorge de Mascarenhas, ayant traversé le détroit de Fo-kien ou de Formose,

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 254. — Au moment même où Fonseca examinait les projets de Magellan et de Faleiro, il lui était parvenu une communication du juge de S. Domingo, Alonso du Quaço ou Zuazo, à laquelle nous avons déjà fait allusion précédemment, qui répéta, avec preuves à l'appui, que les Portugais possédaient en Occident et en Orient, de vastes régions qui revenaient légitimement à la Castille. « En traçant les lignes (de démarcation), écrivait de Quaço, j'ai constaté que V. M. ne jouit pas de tous ses droits sur le Brésil ; du cap Saint-Augustin vers l'ouest, 30 lieues de la côte seulement appartiennent au Portugal, au lieu des 200 que prétend posséder le roi D. Manuel, qui en retire annuellement plus de 20,000 ducats en esclaves et en bois de teinture. Pour bien me convaincre de la vérité, j'ai envoyé à mes frais un pilote au cap Saint-Augustin ; cet homme a trouvé que la position du promontoire sur les cartes, est de 130 (?) lieues trop à l'ouest... Il y a un autre mystère ; en Orient, les Portugais possèdent beaucoup de terres qui sont situées dans le domaine de V. M. ; la ville de Malacca, avec ses 25,000 habitants, vous appartient, en vertu de la mappemonde que fit imprimer Americo, qui avait été dans ces parages. Cette carte se trouve, sous forme sphérique, au palais de l'infant (Don Fernando)... En attendant qu'on découvre le détroit en la terre ferme (sud-américaine), d'après ce que m'en a dit Diego Alvitez, qui est de retour de ces parages, on pourrait chercher le passage en appareillant de la côte de la mer du Sud, comme l'a proposé Vasco Nuñez. »

Fonseca, en effet, fit préparer simultanément, avec le voyage de Magellan, l'expédition préconisée par Zuazo. Quant aux déterminations des longitudes pour le Brésil et Malacca, l'évêque s'en tint aux démonstrations des deux Portugais.

(2) *Chronica*, t. IV, cap. XXXVII : « por fallar melhor nas cousas do mar que Faleiro. »

avait débarqué aux Lequios (1), c'est-à-dire Formose et les Riu-Kiu méridionales, que Magellan avait identifiées avec le pays de l'or de la Bible (2).

Magellan et Faleiro obtinrent la faveur de pouvoir exposer leur plan devant le roi même; Max. Transylvain ajoute que Chr. de Haro assista avec les Portugais à ces audiences; or, les documents de Séville qui signalent l'arrivée du marchand à la Cour sont datés de beaucoup plus tard. Le roi et le chancelier avaient été prévenus de bonne heure contre les intentions de Magellan, par l'ambassadeur de D. Manuel, Alvaro da Costa qui s'occupait en ce moment du mariage du jeune roi avec une princesse portugaise; ayant appris le but des visites du capitaine à la Cour, l'agent diplomatique se hâta de mettre le roi Charles sur ses gardes contre les graves conséquences que l'expédition du « transfuge portugais » pourrait entraîner pour les deux pays amis. Il ne réussit toutefois pas à faire révoquer les ordres donnés pour équiper l'armada, ni à effacer l'impression qu'avaient faite sur le roi, les cartes et les déclarations des Portugais (3).

Nous sommes peu renseigné sur les globes et cartes qui, d'après Barros, paraissent avoir tant contribué à gagner les conseillers du roi à l'idée du voyage aux Moluques. Las Casas (4) parle également d'un globe que le capitaine général apporta avec lui à la Cour; toutes les terres s'y trouvaient désignées, sauf le détroit qu'il avait omis intentionnellement, pour qu'un autre ne lui enlevât pas l'honneur de la découverte! Était-ce un globe terrestre construit par Magellan et Faleiro et qui servit de modèle aux sphères qui furent emportées dans l'expédition? Mappemonde et globe sont des termes qui furent souvent confondus par les auteurs du XVI^e siècle (5);

(1) BARROS, *Da Asia*, dec. III, liv. II, cap. VIII.

(2) *Archives des Indes* à Séville, Patronato, Est. I, caj. 2 1/4, num. 13; copié en majeure partie dans le livre d'Od. Barbosa.

(3) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII.

(4) *Historia*, vol. IV, lib. III, cap. CI; d'après lui, HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XIX.

(5) En allemand, « mappe » signifiait, au XVI^e siècle, une sphère; on lit, par exemple, dans les comptes de la ville de Nuremberg, du 16 octobre 1510: Item, 1 lb. nov. 10 hl. für einen grossen messenrinck um die mappe. S. GÜNTHER, *Erd- und Himmelsgloben* (d'après Fiorini), 1895, p. 26, note 2.

Argensola spécifie nettement qu'une mappemonde, peinte par Pedro Reinel, faisait partie du matériel cartographique dont les Portugais firent usage aux négociations ⁽¹⁾; constatons que les seuls portulans connus des années 1516-1519 qui retracent l'itinéraire des Moluques, appartiennent aux cartographes de ce nom, et qu'ils ont fait la plupart des cartes destinées aux pilotes de l'expédition, cartes qui d'ailleurs ne montraient pas de ligne de côte au delà du cap Frio. Pour quel motif le Brésil n'y était-il pas représenté, au moins jusqu'au Rio de la Plata, alors que de Solis en avait fait le relevé et que nous le voyons figuré dans l'atlas des Reinel de 1516? Magellan voulut-il que ses pilotes dépendissent complètement de lui? La solution la plus acceptable paraît être la suivante : le capitaine en chef était évidemment en possession des portulans de l'Amérique méridionale publiés ou sur le point de l'être, par la Casa de Séville, d'après les épures rapportées l'année précédente par les survivants de la mission de J. de Solis; mais il lui avait été interdit de les montrer à l'ambassadeur portugais Séb. Alvarez, à qui l'on emprunte ces renseignements sur les cartes de l'expédition ⁽²⁾.

Las Casas, rencontrant un jour Magellan avec Faleiro au cabinet du grand chancelier, voulut apprendre du capitaine quelle route il comptait suivre; le Portugais répondit qu'« il irait au cap Sainte-Marie, que l'on appelle le Rio de la Plata; descendant ensuite la côte, il pensait arriver au détroit ». « Et si vous ne le trouvez pas », lui demanda Las Casas? « dans ce cas on prendrait la route portugaise, par le cap de Bonne-Espérance ⁽³⁾ ». On sait qu'après l'échec de plusieurs expéditions postérieures à celle de Magellan et à destination identique, l'idée d'atteindre les Moluques en doublant la pointe sud de l'Afrique, trouva de fervents défenseurs dans Christ.

(1) *Loc. cit.*, édition de Madrid, 1609, p. 16.

(2) Ravenstein croit à une erreur dans la lettre de Sébastien Alvarez et propose de lire simplement Cabo de S. Maria, au lieu de C. Frio. *Martin Behaim, his life and his globe*, 1908, p. 34.

(3) LAS CASAS, *loc. cit.*, vol. IV, cap. CI, p. 377, et vol. V, cap. CLIV, p. 155.

de Haro, Sébastien Cabot et Diego Gutierrez, pilote royal (1). Pero Ruy de Villegas, témoin pour de Haro, et qui avait été un des juges à Badajoz pour la solution du problème de la seigneurie des Moluques, déclara qu'une des conventions entre les royaumes de Castille et de Portugal stipulait que les Espagnols pourraient franchir la démarcation portugaise pour se rendre dans leur domaine en Orient et vice versa (2). Magellan et Faleiro, en 1518 déjà, admirèrent le principe de la liberté des mers; ils insistèrent si peu sur la question de l'existence du détroit sud-américain, qu'ils n'en firent même pas mention dans le plan définitif qu'ils présentèrent au roi; ils s'obligèrent seulement à découvrir, à l'intérieur du domaine espagnol, par la Mar Oceano, des îles et de la terre ferme, riches en épices et autres articles de grande utilité; le nom des Moluques n'y est pas cité non plus (3). Nous n'admettons par conséquent pas qu'ils aient fait grand étalage des globes surannés dans le genre de ceux de Behaim et de Schöner, qui montraient une soi-disant voie vers l'Extrême-Orient par l'Amérique du Sud; les démonstrations de Faleiro et de Magellan roulèrent essentiellement, sinon exclusivement, sur les limites astronomiques du domaine de l'Espagne; leurs arguments avaient pour base, en premier lieu les renseignements de Franc. Sarrão, complétés par les cartes des Reinel et par le *Livro* d'Odoardo Barbosa.

« Les Moluques sont situées en dehors du domaine du Portugal », telle était la réponse que Magellan ne se lassait pas de répéter aux agents portugais qui essayaient de le dissuader de son voyage. « Si ce n'est pas mon expédition qui montrera le chemin, une autre le fera; le Portugal n'a pas de motif pour m'en vouloir; je rendrai au contraire un service à D. Manuel en établissant l'erreur des Espagnols qui entendent faire entrer dans leur

(1) MEDINA, *Collección*, t. II, p. 267; procès de Chr. de Haro avec le fisc espagnol en 1538.

(2) IDEM, *ibid.*, p. 256. Ant. Galvão, parlant de la capitulation de Tordesillas, 1494, proclame également la liberté des mers et des terres pour ceux qui se rendent en Orient comme en Occident: « que a metade que ficasse ao Levante fosse de Portugal e occidente de Castella, e o mar e terra pera caminhar fosse a todos igual ». Édition de la *Hakluyt Soc.* Londres, 1862.

(3) *Arch. de Indias*, leg. 4: Relaciones y descripciones. Inventaire d'Asensio, p. 23.

domaine la ville de Malacca, voire l'Inde jusqu'au Gange; je prouverai que la sphère d'influence portugaise comprend encore la partie d'Asie à $17 \frac{1}{2}$ degrés à l'est de Malacca ! »

Singulière concordance des deux plus grands événements nautiques dans l'histoire des découvertes : les données erronées de Serrão qui incitèrent Magellan à entreprendre son voyage, et les évaluations plus incorrectes encore de Colomb, de la distance de l'Europe à la Chine, qui furent la cause de la découverte de l'Amérique !

D'autres considérations expliquent encore pourquoi le projet des deux Portugais rencontra si peu d'opposition au sein du conseil des ministres : c'est que la dernière expédition sous de Solis, dont le but était identique à celui de Magellan, n'avait pas échoué à cause de difficultés techniques insurmontables, mais par un véritable accident ; le savoir nautique de Solis n'était pas supérieur aux connaissances de Magellan et de Faleiro. En second lieu, le roi Charles, que n'attachait encore aucun lien à la maison de D. Manuel, ne devait pas avoir les mêmes scrupules que son prédécesseur Fernand V ⁽¹⁾ à autoriser un voyage en Extrême-Orient, aux possessions portugaises. Enfin, ni le Conseil des Indes ni Magellan n'avaient une idée de l'étendue du Pacifique, le seul obstacle qui aurait pu détourner un navigateur de se lancer vers l'Asie par la voie de l'ouest : d'après une opinion courante, les Moluques n'auraient pas été fort distantes de la terre ferme qui rattachait la Chine à l'Amérique centrale; les promoteurs de l'expédition auraient tâché de confirmer cette croyance ⁽²⁾.

Sébastien Alvarez, dans sa lettre du 18 juillet 1519 à D. Manuel, décrivant la route que Magellan et Faleiro allaient prendre, rapporte qu'ils se dirigeraient directement sur le cap Frio; laissant le Brésil à leur droite, ils devaient atteindre facilement la ligne de démarcation; à partir de ce point, ils devaient se diriger ouest et ouest-nord-ouest; de ce passage il ressort de nouveau que, dans les deux pays, la ligne de partition

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 187.

(2) GOMARA, *loc. cit.*, t. I, p. 140.

était censée passer par le Rio de la Plata. Nulle part il n'est dit quel itinéraire Magellan pensait prendre après avoir gagné les Moluques. Il aurait certainement pu continuer à naviguer vers l'ouest et revenir à Séville par la voie des Portugais ; mais les mêmes motifs qui le détourneront de prendre cette route en partant, l'empêcheront de la suivre au retour, c'est-à-dire la peur de tomber entre les mains des gouverneurs de l'Inde.

La circumnavigation du globe n'entra pas nécessairement dans les vues de Magellan ; son intention ne put être que de ramener ses navires par les mers espagnoles ; c'est ce qui découle d'une réponse d'Andrés de San Martin à une circulaire du capitaine général, distribuée au détroit de Magellan ; « les provisions, d'après le cosmographe sévillan, ne suffiraient pas pour permettre la continuation du voyage jusqu'aux Moluques et pour « revenir » de là en Espagne ». D'autres raisons ont décidé les survivants de l'expédition à prendre la route du cap de Bonne-Espérance pour rentrer en Europe : en premier lieu la longue traversée du Pacifique, sans îles de repère, et les effroyables tempêtes dans les parages du détroit ; au contraire, la mousson favorable à la navigation de l'océan Indien, qui fut entreprise sous la conduite de João de Lorosa, « l'homme envoyé par Dieu » ⁽¹⁾, l'ami de Franç. Serrão, qui disait connaître le régime des vents de ces mers ; le trajet des îles de la Sonde à l'Afrique australe avait d'ailleurs déjà été effectué nombre de fois par les pilotes javanais ⁽²⁾.

10. — Les capitulations de l'expédition.

On ne sait à quelle date le roi retourna à Magellan et à Faleiro le mémoire dans lequel ils avaient formulé leurs conditions pour exécuter le voyage ; ce fut, en tous cas, avant le 22 mars 1518, jour où Charles I^{er} promulgua

⁽¹⁾ BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X : « este homem lhe era enviado per Deos ».

⁽²⁾ U. GRIFONI conclut néanmoins que « Magellan doit son immense renommée à sa mort et à ceux qui lui succédèrent dans le commandement ». *Magellano scopri lo stretto che porto il suo nome?* Rivista marittima. Rome, 6 ott. 1901. — Voir la réplique de M. ERRERA dans la *Rivista geogr. italiana*, mars 1902, p. 212.

les capitulations définitives de l'expédition à l' « Especeria ». La longue pièce revint aux deux Portugais, accompagnée d'abondants commentaires à chaque stipulation du mémoire.

L'examen du document et des observations royales mérite toute notre attention. Dès le début, Magellan et Faleiro y déclarent qu'ils désirent aller à la découverte de régions qui jusqu'alors n'avaient pas été reconnues et qui sont situées dans la démarcation de la Castille (1); quant à la réalisation de leur projet, ils invitent le roi à choisir entre deux alternatives : ou bien la Couronne prendrait sur elle tous les frais d'équipement, ou bien les deux Portugais participeraient dans le coût de l'armement. Charles se prononça pour la première manière d'agir.

Somme toute, les faveurs que les chefs de l'expédition sollicitèrent du roi ne diffèrent pas sensiblement de celles qu'il était de tradition d'accorder dans des circonstances analogues.

« L'ARTICLE 1^{er} stipulait que le roi ne pourrait donner licence à personne, durant les dix premières années, d'équiper des navires à destination des nouveaux pays; Magellan et Faleiro prétendaient pouvoir réaliser toutes les découvertes nécessaires, quel que fût le nombre des navires de ceux qui demanderaient une autorisation du roi pour suivre le même itinéraire; si les deux Portugais ne pouvaient pas commander plusieurs flottilles à la fois, ils se feraient remplacer par des gens de leur choix. »

Charles évita de s'exprimer nettement au sujet de cette prérogative; il désirait d'abord connaître l'itinéraire que les deux explorateurs se proposaient de suivre, parce que, dit-il, il n'est pas impossible d'aller à la même découverte par des chemins différents.

« ART. 2. — Le roi devrait leur accorder le vingtième de tous les profits et intérêts qui résulteraient des nouvelles terres, ainsi que des rentes et des droits, réduction faite des frais; le titre d'amiral et le gouvernement du

(1) *Arch. de Indias*, leg. 4 : Relaciones y descripciones. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 116. — V. L. ASENSIO, *La primera vuelta al Mundo*, p. 23.

nouveau domaine leur seraient conférés pour eux et leurs héritiers légitimes. »

Le roi fit observer ici qu'il fallait préalablement être plus ou moins fixé sur l'étendue des découvertes réalisées; quant au titre d'amiral, certains privilèges y relatifs demandaient à être examinés; le gouvernement des nouveaux territoires leur sera accordé ainsi qu'à leurs fils, mais le roi en gardera toujours le pouvoir suprême; la juridiction des provinces, toutefois, ne pourra leur appartenir, car en agissant ainsi, il violerait les lois du royaume; l'expérience avait montré que la compétence judiciaire entre les mains d'un amiral entraîne parfois des conséquences fâcheuses pour les intérêts de la Couronne.

« ART. 3. — Magellan et Faleiro demandaient de pouvoir embarquer tous les ans, à bord des flottilles se rendant aux nouvelles colonies, des marchandises pour une valeur de 1,000 ducats, prix de facture; ces articles seraient vendus ou échangés comme bon leur semblerait; en rentrant dans la patrie, on ne prélèverait sur eux qu'un droit d'un vingtième, à l'exclusion de toutes autres taxes. »

Le roi répondit qu'il considérait ces 1,000 ducats comme « adelante », somme que pouvaient mettre les officiers dans les flottes de l'Inde pour les faire bénéficier comme ils l'entendaient; mais Charles n'entendait pas les confondre avec les marchandises qu'il avait coutume d'envoyer avec les navires. Les épices, appartenant aux deux chefs, seraient affranchies de l'almojarifazgo et de certaines autres impositions; quant aux autres droits, il attendra le retour de l'armada pour voir à combien s'élèverait l'almojarifazgo; au fond, remarqua-t-il, cette clause est en contradiction avec le numéro 5° suivant, où les Portugais offrent de payer un cinquième des droits globaux.

« ART. 4. — S'ils découvrent plus de six îles, on leur en abandonnera deux, à leur choix, parmi toutes les autres, à eux et à leurs héritiers et successeurs; ils en posséderont la seigneurie, les rentes et tout le commerce, sauf 10 % pour le roi. »

Charles trouva cette condition excessive et réduisit la part des chefs au

quinzième des bénéfices totaux de deux îles qu'ils seraient libres d'indiquer, et au vingt-cinquième des produits de toutes les autres (1).

« ART. 5. — Ils toucheront un cinquième des intérêts généraux de tous les produits de la première expédition, déduction faite des frais d'équipement; ils recevront en outre cent quintaux des marchandises apportées pour S. M. dans chaque navire qui reviendra en Espagne. »

Le roi remarqua que, pour être conséquent avec l'article 3, il ne pouvait accorder que le vingtième en question; d'autre part, puisqu'il les autorisait à emporter pour 4,000 ducats de marchandises, il ne serait pas raisonnable de leur abandonner encore cent quintaux de ses propres articles.

« ART. 6. — Si les navires de S. M. ou de tierces personnes découvrent des terres ou des îles les dix premières années suivantes, Magellan et Faleiro toucheront le vingtième de tous les intérêts et profits, puisqu'ils auront été les promoteurs de ces découvertes. »

Charles observa que les deux capitaines devaient préciser préalablement le champ de leurs découvertes et que, en somme, cette stipulation se confondait avec la première.

« ART. 7. — Si S. M. désire équiper l'armada à ses frais, aux conditions énoncées plus haut, Magellan et Faleiro lui montreront les avantages considérables qui découleront de l'entreprise et les richesses que renferment les îles et les terres, situées dans la démarcation de l'Espagne. »

Le roi les invita à lui fournir ces renseignements.

« ART. 8. — Si l'un des deux capitaines mourait au cours du voyage, S. M. s'engage à confirmer les privilèges précités en faveur du survivant et des successeurs et héritiers du défunt comme si les deux chefs étaient en vie. »

Le roi sanctionna également cette dernière clause.

La seconde partie du document énumère les conditions de Magellan et

(1) Ce $\frac{1}{15}$ n'est plus mentionné dans la capitulation officielle du 22 mars.

Faleiro, dans le cas où ils auraient eux-mêmes à fournir les capitaux pour l'expédition. Voici ces stipulations :

1° La seigneurie, le gouvernement et le commerce de toutes les îles et terres découvertes, soit par eux soit par leurs fondés de pouvoir, leur appartiendraient; ils ne payeraient au roi qu'un cinquième des intérêts;

2° Défense à tout navire, même à ceux de S. M., de trafiquer dans les nouvelles régions; confiscation des biens en cas de violation de la stipulation;

3° Le roi ne pourra donner licence à qui que ce soit, d'aller à la même découverte, durant les dix premières années, si ce n'est de l'avis et avec l'autorisation des deux Portugais (1).

Magellan et Faleiro auraient-ils trouvé les sommes nécessaires pour l'équipement de cinq navires? Aucun des deux ne jouissait d'une fortune personnelle considérable; le facteur Juan de Aranda ne déclara-t-il pas qu'il dut les aider de sa bourse et qu'il leur fit, à plusieurs reprises, des avances en argent? Ils auraient pu trouver peut-être l'appui financier des Barbosa et d'autres protecteurs portugais établis à Séville. Juan de Aranda également serait sans doute intervenu; on comprendrait même mieux, dans ce cas, comment le facteur osa exiger, par le contrat du 23 février, un huitième des profits globaux de l'expédition. Mais c'est le nom de Haro qui se présente le plus naturellement à l'esprit, lorsqu'on entend Magellan proposer au roi d'équiper l'armada à ses frais et à ceux de ses amis. La lettre de Maxim. Transylvain plaide singulièrement en faveur de cette hypothèse; ce document, nous l'avons dit, fut rédigé sous les yeux de Pierre Martyr; celui-ci n'aurait certes pas permis d'écrire des inexactitudes de ce genre, se rapportant directement au roi; malheureusement, les pièces d'archives ne font allusion à l'intervention de Christ. de Haro dans les affaires de Magellan que bien plus tard. Il est vrai que les précautions extraordinaires dont Fonseca entoura l'appel du marchand à la Cour font croire qu'en secret la

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 7. — ASENSIO, *loc. cit.*, p. 17. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 5. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 113.

puissante firme avait déjà assuré aux promoteurs de l'expédition son secours financier. Max. Transylvain écrit que, les négociations traînant en longueur, Magellan s'offrit à partir à la tête d'une expédition dont Christ. de Haro couvrirait toutes les dépenses. Les nombreux documents espagnols postérieurs dans lesquels le marchand est mentionné ne se rapporteraient alors qu'à sa collaboration officielle, à l'équipement effectif des navires. C'est la seule interprétation plausible de la lettre du beau-fils de Diego de Haro.

Certaines clauses de la capitulation que nous venons d'analyser prouvent que Magellan et Faleiro n'avaient pas encore développé leur plan devant le roi dans tous les détails; Charles I^{er}, par sa réponse aux articles 1^{er}, 6 et 7, invita en effet les Portugais à lui fournir des explications complémentaires et qui avaient trait à l'itinéraire du voyage, à l'étendue approximative et aux ressources des terres à découvrir. Pas un instant aucun des partis ne met en doute la possibilité de réaliser l'entreprise.

Le 22 mars 1518 furent enfin promulguées les cédulas royales qui contiennent les premières ordonnances relatives aux préparatifs de l'armada. La lettre de Pierre Martyr, dans laquelle cet auteur annonce que « dans le Conseil royal on a pris la décision d'envoyer une flottille à la découverte des îles aux épices », est datée du mois de septembre 1518 ⁽¹⁾. Le savant Italien doit y avoir en vue une des confirmations postérieures; il y qualifie encore les deux capitaines de déserteurs portugais ⁽²⁾; il passe d'ailleurs très rapidement sur leurs négociations avec le roi.

La principale des cédulas qui sont toutes datées de Valladolid, du 22 mars 1518, fut adressée à Faleiro et à Magellan; elle confirme la capitulation précédente dans des termes énergiques ⁽³⁾: « Vous devez aller et

(1) *Epist.* DCXXVIII. *Raccolta Commiss. Colombiana*, P. V, t. 2, p. 61.

(2) *Ibid.*: « duobus transfugis Portugalensibus a suo rege discedentibus ».

(3) *Arch. de Indias*, leg. 4: *Relaciones y Descripciones*, ou 1, 2, 1/4, num. 1; 139, 1, 1, libro 1, fol. 15; 41, 6, 2/23. *Inventaire d'Asensio*, nos 6, 80 et 136. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 116. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 8.

vous irez à la mer Océane, dans les limites de notre démarcation, etc. » Viennent ensuite les conditions, article par article, que nous connaissons déjà, avec les modifications suivantes : la navigation vers les terres à découvrir sera réservée exclusivement à Magellan et à Faleiro pendant dix ans; le roi et les gouverneurs du Mexique auront toutefois le droit d'envoyer des expéditions aux Moluques par d'autres voies que celle du sud-ouest, notamment par la terre ferme qui est baignée par le Pacifique, découvert à partir de l'île San Miguel ⁽¹⁾ », à moins que Magellan ou Faleiro n'expriment l'intention de choisir cette route. Le projet auquel il est fait allusion ici fut repris par l'expédition du pilote Andres Niño, en 1521; la tentative échoua; elle fut renouvelée et menée à bonne fin par Saavedra, en 1526.

Le roi insista particulièrement sur ce que Magellan ne fit pas de reconnaissance dans le domaine de D. Manuel « son très cher oncle et frère bien-aimé ». La même restriction reviendra régulièrement dans toutes les instructions subséquentes pour les voyages aux Moluques. Charles I^{er} accorda aux capitaines généraux, au lieu du vingtième, un cinquième des intérêts de tout ce que rapporteront les navires; en outre, ils obtenaient, avec le gouvernement des nouvelles terres et îles, le titre de « Adelantados » (gouverneurs), pour eux et pour leurs héritiers; enfin, ils ne payeront pas de droits sur une quantité de marchandises d'une valeur de 1,000 ducats, à condition qu'aucun des commandants ne reste dans les pays d'Orient; cette dernière clause montre bien l'appréhension du gouvernement espagnol et la crainte que Magellan ne suive l'exemple de son ami Serrão.

Le roi y indiqua en outre la composition de la flottille; il y aurait cinq navires, deux de 130 toneladas, deux de 90 et un de 60; ils seraient dûment pourvus d'artillerie et de provisions pour deux ans ⁽²⁾; les équipages comprendraient 234 hommes. Un facteur, un trésorier et contador, un escribano par navire, seraient désignés sous peu, avec mission de tenir note de toutes les dépenses et de traiter toutes les affaires concernant l'armada.

(1) Le golfe de S. Miguel où Balboa entrevit le Grand océan, le 25 septembre 1513.

(2) Pour trois ans, d'après un document du 13 novembre 1522. P. PASTILLS, *Magallanes*, p. 568.

Une approbation, dans le style pompeux de la chancellerie espagnole du temps, termine l'intéressant document.

La seconde des cédules du 22 mars désigna Juan de Cartagena comme « *veedor general* », superintendant de l'escadre (1). Le décret récapitule d'abord l'accord conclu avec Magellan et Faleiro. Le roi, remarquons-le tout de suite, n'avait pas averti les Portugais de la nomination d'un administrateur-inspecteur, placé en quelque sorte au-dessus d'eux. Ce fut une première mesure de méfiance envers les capitaines généraux, une précaution peut-être prise par Fonseca (2) et le Conseil du roi, mais qui faillit avoir des conséquences désastreuses pour la réussite de l'expédition tout entière. Au point de vue espagnol cependant, l'idée qui inspira cette mesure était plausible : Magellan et Faleiro, malgré leurs protestations de ne pas songer à se venger de l'ingratitude de D. Manuel, s'engageaient dans une action qui atteignait le Portugal dans ses plus chers intérêts ; d'autre part, le bruit se répandit et gagna malheureusement créance, que les deux capitaines cherchaient à rentrer dans la grâce de D. Manuel par quelque coup de maître, aux dépens de l'Espagne ; nous verrons plus loin ce qui donna naissance à cette rumeur. On crut qu'un homme de l'autorité de Juan de Cartagena, noble, de la maison du roi, saurait faire respecter les instructions de Charles I^{er}. Magellan dut s'apercevoir de la signification de cette nomination ; il ne protesta pas, se rappelant qu'il y avait eu des précédents, lors du voyage de Juan de Solis. Le roi, publiquement, loua la grandeur et la loyauté de l'acte de Magellan et l'investit de la croix de commandeur de l'ordre de Santiago, en présence de son Conseil.

Deux autres cédules du même jour fixèrent le traitement de Magellan et de Faleiro à 50,000 maravédís par an, en qualité de capitaines généraux de Sa Majesté (3) ; une ordonnance signée de Aranda de Duero, du 17 avril,

(1) Confirmée le 6 avril 1519. *Alguns Documentos de la Torre do Tombo*, p. 423.

(2) P. MARTYR D'ANGHIERA, *De Orbe Novo*, dec. V, cap. I : « Juan de Cartagena, un confident de l'évêque de Burgos qui, du consentement royal, avait été donné à Magellan comme collègue et nommé le second chef de l'expédition ».

(3) *Arch. de Indias*, 46, 4, 1/30, fol. 42. Inventaire d'Asensio, n° 137.

porta ces appointements à 96,000 maravédís (8,000 par mois) (1), à payer par la Casa de Séville ; comme commandants de la flottille, ils posséderaient le droit de justice sur tous les hommes placés sous leurs ordres. En même temps, Francisco Faleiro toucha 35,000 maravédís pour qu'il mit ses connaissances, principalement sur la construction d'instruments nautiques, à la disposition de l'armada (2).

Les oficiales de la Casa de Séville avaient reçu l'ordre de commencer les préparatifs de l'expédition, probablement par une lettre du même jour. Jusqu'ici le roi n'avait jamais chargé ces fonctionnaires de s'occuper d'un voyage sur lequel il ne leur avait pas demandé préalablement avis ; c'était une humiliation pour la Casa et pour ses pilotes, écrivirent-ils dans leur réponse au roi ; ils regrettaient profondément que Sa Majesté attachât si peu de prix à leur expérience, et les considérât comme incapables d'accomplir, avec les moyens dont ils disposaient, le voyage de découverte projeté (3).

Dans une lettre du 16 avril 1518 (4), signée à Aranda de Duero et émanant du grand chancelier et de l'évêque de Burgos, le roi présenta quelques excuses : « Au moment de l'arrivée des deux Portugais, nous n'étions occupés que de notre départ ; lorsqu'ils nous eurent remis les mémoires avec leurs offres, nous les avons priés de se rendre auprès du grand chancelier, de l'évêque de Burgos et d'autres membres du Conseil. Or, comme ce voyage parut avantageux pour notre service, on en avait promptement décidé la réalisation ; le texte de l'accord conclu avec eux vous parviendra sous le même pli ; l'évêque de Burgos vous écrira d'ailleurs en

(1) *Arch. de Indias*, 46, 4, 1/30, fol. 43. Inventaire d'Asensio, n° 138.

(2) Le 22 mars 1518, *Muñoz mss.* LXXV, 213, d'après H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 716. — Le 30 avril, dit GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 127 : « pour diriger l'équipement des navires qui partiraient après la flottille de Magellan » ; à partir du 16 mai, il toucherait 50,000 maravédís d'appointements par an, pour ses services comme cosmographe. — H. HARRISSE, *loc. cit.*

(3) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 51. — ASENSIO, *loc. cit.*, n° 140. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 568, note 2.

(4) ASENSIO, *loc. cit.*, par erreur, dit le 18 avril.

détail sur ce qui s'est passé et vous énumérera les motifs qui nous ont engagé à agir de la sorte; si cela vous paraît utile, donnez-en communication à Sébastien Cabot, à Juan Vespuce, à Andres Niño, à Andres de San-Martin et aux autres pilotes de la Casa (1), afin que vous puissiez examiner la question et nous donner votre opinion. »

Le roi engageait vivement les facteurs à songer dès ce moment à la nomination des trésorier, veedor et escribanos de l'armada, mais principalement d'une troisième personne qu'il a l'intention d'adjoindre aux Portugais, pour le cas où l'un d'eux viendrait à mourir ou poursuivrait un autre but que les intérêts de la Couronne, par exemple en s'écartant de la route qui avait été prescrite.

La Casa ne fut certainement pas rassurée par les déclarations royales, dont la teneur ne manifestait que trop combien l'évêque Fonseca entendait se passer de la collaboration de Séville; rien de surprenant alors que le mécontentement de ses préposés se portât indistinctement sur tous les participants, et avant tout sur les chefs de l'entreprise.

Magellan et Faleiro suivirent la Cour de Charles I^{er} à travers le nord de l'Espagne et voyagèrent avec elle de Valladolid à Saragosse. Plus d'une fois, sans doute, ils eurent l'occasion de s'entretenir avec les conseillers du roi; chemin faisant, en effet, une foule de cédules, contenant des instructions pour l'armada, se succédèrent rapidement, notamment à Aranda de Duero, où l'on passa quelques jours; cette ville était la résidence de l'infant Ferdinand, dont la popularité naissante n'était pas regardée d'un bon œil par les ministres de Charles I^{er} (2). Nous avons déjà mentionné une cédula datée de cette localité, du 17 avril 1518. D'autres, du même jour, allouèrent aux Portugais une somme de 30,000 maravédis, à toucher le 7 mai, pour couvrir leurs dépenses (3); par un troisième décret (4), les oficiales de la

(1) Parmi les pilotes nommés par le roi en cette année, figurent encore les noms de Juan Rodr. Serrano et de Juan Rodr. Mafra, dont il sera question bientôt.

(2) BARRÓS ARANA, *loc. cit.* Traduction Villas Boas, p. 41.

(3) ASENSIO, *loc. cit.*, p. 75.

(4) *Arch. de Indias*, 46, 4, 1/30, fol. 54. — ASENSIO, *loc. cit.*, n° 139.

Casa furent priés d'examiner la personne que Magellan leur proposerait en qualité de pilote royal, de lui donner une indemnité annuelle de 20,000 maravédís et de 3,000 maravédís par mois pendant la durée du voyage, si ses capacités étaient jugées satisfaisantes. Le candidat de Magellan fut sans doute le pilote portugais J. Carbalho. Le roi répéta, par cédule spéciale, que, si l'un des capitaines généraux périssait au cours du voyage, ses héritiers bénéficieraient de tous les privilèges concédés par les capitulations (1).

Magellan et Faleiro furent finalement invités à observer les instructions qu'on leur ferait bientôt parvenir; le roi leur recommanda de se rendre à Séville, pour s'y entendre avec la Casa sur les préparatifs et pour se convaincre que dans les navires n'entreraient pas d'autres factores, contadores et escribanos, que ceux qui ont été nommés par Sa Majesté; ces fonctionnaires présideront immédiatement à toutes les transactions concernant l'équipement des navires; dans les cas douteux, ils devront s'adresser au trésorier ou au facteur de la Casa (2). Le départ de l'escadrille fut fixé au 25 du mois d'août.

II. — Interventions portugaises; remise du départ de l'expédition.

Magellan et Faleiro dirent momentanément adieu à la Cour et se rendirent à Séville, conformément au désir du roi; ils arrivèrent dans cette ville vers le 7 mai. Ce jour même, en effet, ils reçurent du trésorier de la Casa les 30,000 maravédís dont il est question dans la cédule du 17 avril. Ils retournèrent ensuite rejoindre la suite du roi, qui fit son entrée à Saragosse, le 15 mai. On peut se demander pourquoi les deux Portugais ne préférèrent pas rester à Séville, afin d'y surveiller les préparatifs de leur expédition; leurs déplacements successifs s'expliquent, peut-être, par la crainte que les intrigues des agents portugais ne réussissent à rompre l'accord conclu avec

(1) *Arch. de Indias*, 46, 6, 2/23. — ASENSIO, *loc. cit.*, n° 84.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. xxxviii.

la Couronne. La tactique employée par da Costa n'était pas neuve; il suffit de rappeler le cas de J. de Solis.

Le mariage de D. Manuel avec Doña Leonora, sœur de Charles I^{er}, signé le 22 mai 1518, avait été l'œuvre d'Alvaro da Costa, ambassadeur du Portugal; or, dans la correspondance de cet agent avec son prince, il est autant question de l'expédition de Magellan que des négociations matrimoniales. Au courant de l'accueil inattendu que trouvèrent auprès des conseillers espagnols Magellan et Faleiro, da Costa aurait engagé D. Manuel, dans une lettre que Dam. de Goes a consultée, à rappeler le capitaine et à le gracier. Le roi n'écouta pas cet avis; il ordonna au diplomate de faire ce qui était en son pouvoir pour que l'entreprise échouât dès le début. Da Costa ne parvint qu'à faire ajourner le départ des navires, car Fonseca, cette fois-ci, tint tête et ne voulut plus s'incliner, comme en 1512, devant les intimidations portugaises. L'ambassadeur, ses successeurs et collaborateurs purent écrire avec raison que « l'évêque réduisit toutes leurs protestations au silence; celui-ci prétendit que, puisque les Moluques étaient situées dans le domaine espagnol (sur ce point il ne permit pas de nourrir le moindre doute), il ne comprenait nullement les instances de D. Manuel, vu que ce prince avait à son service plusieurs sujets du roi Charles ».

Nous savons que la question du rappel de Magellan par le roi de Portugal a été discutée au sein du conseil de la Cintra. Certains de ses membres assurèrent que, si l'on agissait de cette façon envers le capitaine, il ne manquerait pas de charlatans, parmi les soldats de l'Inde, qui invoqueraient ce précédent pour prétendre accomplir des exploits analogues, et ils concluaient qu'il fallait laisser faire Magellan ⁽¹⁾. L'évêque de Lamego insista pour qu'on invitât le navigateur à rentrer dans le royaume. Finalement le roi, le duc de Bragance D. Jayme et D. Joam de Menezes, comte de Tarouca, furent d'avis que le prestige du pays s'opposait à ce qu'on suivit le conseil du prélat; il restait une dernière alternative : rendre Magellan inoffensif en le

(1) DAM. DE GOES, *Chronica*, t. IV, cap. XXXVII. — MARTINS, *Portugal nos Mares*, p. 144. — *O Centenario*, p. 12.

faisant disparaître; ce ne fut pas seulement l'évêque de Lamego qui précónisa cette mesure ⁽¹⁾. Vasco de Gama, connu pour des actes de cruauté que ne justifient même pas les mœurs machiavéliques de la Cour de Lisbonne, critiqua ouvertement le roi parce qu'il n'avait pas fait abattre la tête de Magellan en temps opportun ⁽²⁾. Les grands de la Cour n'avaient-ils pas recommandé au roi de faire périr Colomb, lorsqu'au retour de son premier voyage, l'amiral s'était arrêté à Lisbonne avant de se rendre en Castille ⁽³⁾? Dans le cas de Magellan, la Cintra ne prit pas de décision ⁽⁴⁾; tout au plus fut-il recommandé à da Costa d'entraver le plus possible la marche des négociations entre les capitaines et le roi Charles, recommandations que l'agent ne manqua pas de suivre de façon remarquable.

Deux témoignages attestent que, à un moment donné, les agissements de da Costa semblèrent avoir presque abouti. Damien de Goes ⁽⁵⁾, le plus véridique des chroniqueurs portugais, remarque qu'il a vu une pièce, dans laquelle Magellan proposa à D. Manuel de rentrer à son service; en second lieu, le passage suivant de la lettre d'Alvaro da Costa (nous la reproduirons plus loin intégralement) fait allusion à la même éventualité : « le roi Charles, en ne permettant pas que Magellan et Faleiro retournent au Portugal, a doublement tort : d'abord parce qu'il les a reçus à la Cour contre Votre désir; ensuite parce qu'il les retient contre leur gré!... Il me semble que vous pourriez faire venir Magellan à Lisbonne, ce qui serait un grand coup pour les Espagnols ».

Ces preuves établissent qu'il ne faut pas considérer comme une simple légende, l'idée que Magellan ait cherché à rompre le contrat du 22 mars; la méfiance de Fonseca, se traduisant par la nomination de Juan de Cartagena comme inspecteur général, trouverait dans ce cas une interprétation

(1) FARIA Y SOUSA, *Europa portuguesa*, pt. IV, cap. I, t. II, p. 543. — DE GOES, *loc. cit.*
— HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX.

(2) SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, t. I, p. 61.

(3) BARROS, *loc. cit.*, dec. I, lib. III, cap. XI.

(4) OSORIUS, *loc. cit.*, p. 322.

(5) *Loc. cit.*

parfaitement admissible. Enfin le facteur de la Casa, Juan de Aranda, parlant des intrigues portugaises pour faire renoncer les capitaines à leurs projets, ne rapporte-t-il pas qu'il lui coûta beaucoup de peine pour faire rester ses deux protégés en Castille?

Et cependant il nous est impossible d'accorder créance aux allégations de D. de Goes et d'Alvaro da Costa; nous avons déjà relevé des erreurs chez le savant chroniqueur; quant à l'ambassadeur, il voulut faire croire à son roi que ses sollicitations avaient été sur le point de réussir. Magellan connaissait suffisamment D. Manuel pour ne pas se fier aux promesses royales; qu'aurait-on fait de ses projets s'il était rentré au Portugal (1)? Magellan se tint à sa parole, engagée envers Fonseca et le roi, et ce ne furent nullement les promesses de la Castille, plus séduisantes que celles de da Costa (2), qui le firent se décider à rester à Séville. Combien il se méfia d'ailleurs des manœuvres portugaises, nous le savons par Herrera : s'il s'attardait parfois, le soir, chez Fonseca, l'évêque le faisait reconduire par ses serviteurs jusqu'à son logis, ou lui faisait passer la nuit dans son propre hôtel (3)!

La lettre dans laquelle Alvaro da Costa fait rapport de ses démarches et instances auprès de Magellan, est datée de Saragosse, le 28 septembre, plus de deux mois après le départ des capitaines généraux de cette ville; la version que nous en donnons ici est empruntée à l'original, conservé à la Torre do Tombo de Lisbonne (4) :

« Prince, Je vous ai relaté en détail ce que j'ai fait dans l'affaire de Magellan. Dieu sait combien j'ai eu de peines! M. de Chièvres étant malade,

(1) La Cour craignait qu'un certain Louis Botelho, mécontent parce que D. Manuel ne lui accordait pas la capitainerie de Chaul, ne suivit l'exemple de Magellan. Il fut simplement embarqué dans un navire de l'Inde, sous les ordres de Vasco de Gama, lors du troisième voyage du vice-roi. — SOUSA VITERBO, *Trab. nauticos*, t. I, p. 61.

(2) OSORIUS, *loc. cit.*, p. 322 : Costa vero Magellanum ingentibus promissis onerabat, et interdum illum in sententia fluctuare cogebat. Cum tamen maiora sibi praemia ex instituto scelere quam ex debita fide proponeret, aures Costae promissis occluit.

(3) *Loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XXI.

(4) Gav. 48, m. 8, n° 38; voir aussi BARROS-ARANA, *loc. cit.*, p. 481. Traduction anglaise dans GUILLENARD, *loc. cit.*, p. 146. Versions incomplètes dans MEDINA, *Colección*, t. I, p. 46, et NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 423.

j'en ai parlé longuement au roi; je lui ai exposé toutes les difficultés qui naîtront de l'entreprise dont il a malheureusement ordonné la réalisation, et combien on a été surpris de le voir admettre à son service des sujets d'un prince ami, contre le sentiment de celui-ci. Et dans le même temps où je venais mettre à sa disposition Votre Altesse et Vos possessions, il recevait à la Cour ces deux personnes disgraciées par Vous! Je le priai de considérer que le moment était bien mal choisi pour Vous offenser, pour une affaire si incertaine et de si peu d'importance; n'avait-il donc pas assez d'hommes capables pour faire des découvertes en temps opportun; avait-il besoin de deux sujets mécontents de Votre Altesse, et que vous soupçonniez devoir faire plutôt du tort que du bien à ses intérêts? Je lui démontrai qu'il avait déjà trop à faire d'explorer convenablement ses propres royaumes et domaines et de les coloniser, pour s'occuper encore d'affaires d'où ne pourront résulter que discordes et froissements. Quelle lamentable impression ces faits produiraient-ils, au moment même d'un mariage qui allait confirmer de façon éclatante l'amitié des deux nations! Il me semblait, lui disais-je, que Votre Altesse (D. Manuel) regretterait beaucoup d'apprendre que, les deux Portugais ayant demandé de quitter son service, il ne le permit pas; il avait ainsi doublement tort : pour avoir reçu ces hommes contre Votre volonté, et pour les retenir contre leur gré! Je le suppliai donc, pour son bien et pour le Vôtre, de se prononcer dans l'un ou dans l'autre sens : ou bien laisser partir Vos sujets en liberté, ou bien remettre l'affaire à une date postérieure, ce qui ne pouvait lui causer de bien grandes pertes; dans l'intervalle, on trouverait une solution qui contenterait les deux parties, sans offenser Votre Altesse.

» Le roi fut si surpris de mes communications que je m'en étonnai moi-même; il me répondit très aimablement, que jamais il n'avait eu l'intention de froisser Votre Altesse; il m'engagea à aller voir le cardinal et à lui tout confier.

» Je m'étais déjà entretenu avec le cardinal au sujet de ce voyage; c'est le meilleur de tous les conseillers du roi; il n'approuve pas la capitulation et m'avait promis de faire tous ses efforts pour que l'affaire ne fût pas continuée. Il en parla au roi, et ils firent appeler l'évêque de Burgos, le prin-

cipal défenseur du projet. Celui-ci et deux autres membres du Conseil réussirent à convaincre le roi que Votre Altesse ne serait d'aucune façon lésée par l'expédition de Magellan, qui n'avait en vue que l'exploration de son domaine, bien distinct de Vos possessions; Vous ne devriez pas lui en vouloir de ce qu'il se servit de deux de vos sujets — hommes de peu d'importance — vu que beaucoup d'Espagnols se trouvent sous vos drapeaux. Les conseillers firent encore valoir d'autres arguments; finalement le cardinal me communiqua que l'évêque et les autres insistèrent tellement pour la réalisation du voyage que le roi ne pouvait plus revenir sur sa première décision.

» De Chièvres étant rétabli, je lui exposai de nouveau la situation; il rejeta toute la faute sur les Espagnols qui avaient poussé le roi à faire ce pas. Il promit d'en reparler au prince; à plusieurs occasions, je lui rappelai l'affaire, mais sans pouvoir l'amener à se prononcer définitivement. Il me semble que vous pourriez faire rentrer Magellan à Lisbonne, ce qui serait un grand coup pour ce pays. Quant au bachelier (Ruy Faleiro), je ne tiens pas grand compte de lui, car il est à moitié fou...

» Ne craignez pas que je me sois avancé trop loin dans mes déclarations au roi; bien que tout ce que j'ai dit soit vrai, ces gens ne s'aperçoivent de rien; le roi n'a pas la faculté d'agir par lui-même; c'est pour ce motif qu'il ne faut pas attacher beaucoup d'importance à ses actes. »

Le document se passe de commentaires; il trouvera plus tard un digne complément dans la missive de Sébastien Alvarez, l'agent qui continua à Séville les manœuvres de son collègue. Le mariage princier avait été confirmé entretemps, le 13 juillet 1518, peu avant le départ de la Cour pour Barcelone; da Costa s'efforça de son mieux, ensuite, d'accélérer la visite de Charles à Lisbonne, mais le roi ne devait pas s'y rendre si tôt que l'ambassadeur l'avait espéré; celui-ci, en attendant, reprit à Barcelone ses intrigues, de plus en plus pressantes à mesure qu'avavançait l'équipement de l'escadre.

Da Costa, d'après la pièce que nous avons reproduite, exprima le souhait que le roi ne fit point partir l'expédition en l'année 1518. Ne faut-il voir

qu'une simple coïncidence dans le fait que, vers la même époque où Magellan et Faleiro regagnèrent Saragosse, les facteurs de la Casa firent parvenir au roi, peut-être par l'entremise des deux Portugais ⁽¹⁾, plusieurs lettres dans lesquelles ils exposaient au souverain que les navires ne pourraient pas appareiller à Séville à la date convenue, c'est-à-dire le 25 du mois d'août? Fonseca était bien obligé d'accorder le délai demandé. Par cédula royale du 21 mai, le départ de l'armada fut fixé au mois de décembre 1518. La Casa fut instamment priée de profiter de ce délai pour faire les préparatifs avec plus de soin encore et à meilleur compte; le trésorier Matienzo fut autorisé à disposer de tout l'or et de tout l'argent qui se trouvaient en ce moment à la Casa ⁽²⁾. Une lettre royale du même jour avertit Magellan et Faleiro de l'ajournement du départ de l'armada et les invita de nouveau à s'employer de toutes leurs forces pour achever promptement l'équipement des navires ⁽³⁾.

Dans leur réponse du 31 mai 1518, les oficiales demandèrent au roi la confirmation de la dépêche du chancelier, qui les avait engagés à exécuter avec empressement les ordres royaux; ils ne demandaient pas mieux que d'accomplir ce qu'on exigeait d'eux, s'ils disposaient seulement de l'argent nécessaire ⁽⁴⁾. Charles déclara là-dessus (cédula du 20 juillet, Valladolid, signée Franc. de los Cobos) que sa ferme résolution était en effet d'équiper l'expédition, conformément aux prescriptions que ferait parvenir à la Casa l'évêque de Burgos, l'organisateur suprême; il répéta qu'il avait mis la plus grande confiance dans les promoteurs de l'entreprise, eu égard aux avan-

(1) Le 8 mai, ils se trouvèrent à Séville; les lettres des oficiales sont datées des 8 et 11 mai, tandis que la réponse royale est du 21 du même mois. — P. PASTILLS, *Magallanes*, p. 568.

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 52 v°. Inventaire d'Asensio, n° 141. Le roi écrivit en même temps au contador de la Casa, Juan Lopez de Recalde, pour lui recommander de s'entendre avec les deux Portugais dans la mesure du possible: « Traed muy platicado lo que toca al biaje de los portuguesas que aunque mi intencion no es que se les deje de cumplir lo que con ellos está asentado queria que se proveyese de manera que ellos asentasen en ello ». P. PASTILLS, *Magallanes*, p. 569.

(3) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 53-54 v°. Inventaire d'Asensio, n° 142.

(4) LORD STANLEY OF ALDERNEY, *First voyage*, p. xxxiii.

tages tant spirituels que matériels qui résulteraient de la bonne issue de l'entreprise projetée. La Casa ayant prétexté le manque d'argent, il lui permit d'employer les 5,000 pesos d'or, récemment arrivés de l'île Fernandine des Antilles ; certains articles qui sont à meilleur marché et de meilleure qualité à Biscaye, doivent être achetés dans cette ville par les soins du capitaine Nicolas de Artieta ; les matériaux qui ont été commandés en Flandre, arriveront prochainement à Séville ; mais déjà les oficiales pourront se mettre immédiatement à l'œuvre et s'entendre sur tous les points avec Magellan et Faleiro (1).

Le roi recommanda en outre aux capitaines généraux de se rendre à Séville et de remettre en personne (2) les instructions précédentes aux préposés de la Casa, ainsi qu'une liste détaillée de tous les articles qu'ils devaient se procurer pour les navires (3).

12. — Christobal de Haro ; les premiers préparatifs.

Les 5,000 pesos d'or que le roi avait ordonné d'employer à l'équipement de l'armada, ne constituèrent qu'une première avance faite à la Casa ; la somme fut insuffisante pour couvrir même la moitié des frais nécessaires. Le manque de finances fut le premier prétexte pour remettre le départ des navires à la fin de l'année.

La veille du 20 juillet, date à laquelle Charles avait fait savoir aux oficiales qu'il était résolu à réaliser les projets de Magellan, il avait invité Christobal de Haro, résidant à Lisbonne, à se tenir à sa disposition ; « l'évêque de Burgos, écrivit le roi, vous a déjà prié de vous rencontrer avec lui pour parler de certaines affaires qui touchent à notre service ; comme nous souhaitons vivement vous voir ici, je vous invite et

(1) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 82. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 122.

(2) *Arch. de Indias*, 2, 5, 1/6, num. 9. Inventaire d'Asensio, n° 7 : « Recibimos (les oficiales) la de V. A. de 20 de julio con el comendador Magallanes ». — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. lxxvi. — P. PASTILLS, p. 569.

(3) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 83. — Valladolid, le 20 juillet 1518.

et vous dis d'aller, aussitôt que cette lettre vous atteindra, au lieu de réunion que nous vous indiquerons; donnez à votre voyage toute la rapidité possible (1) ».

Nous pouvons déduire en premier lieu de cette missive, qu'avant le 19 juillet 1518, Fonseca avait déjà eu des relations avec Chr. de Haro à propos de l'expédition de Magellan. A quelle date et dans quelles intentions, nous n'avons pas réussi à le découvrir dans les documents de Séville. Nous rappelons simplement les paroles de Max. Transylvain, relatives à la proposition du plan de l'expédition par de Haro et Magellan.

Quoi qu'il en soit de cette collaboration du marchand et du navigateur, les termes vagues de l'invitation royale à de Haro font suffisamment entendre qu'il s'agit d'un message secret; on devine pour quels motifs Christobal et Fonseca désiraient que le roi de Portugal ignorât les négociations entamées; le procès de l'armateur avec le fisc portugais, traînant en longueur ou ayant reçu peut-être une solution désavantageuse pour la grande firme (ce serait l'« injustice » de la lettre de Transylvain), de Haro se serait déterminé à accéder aux instances de Fonseca et du roi Charles. L'évêque ne sollicita pas seulement l'appui financier de Christobal, mais le pria de prendre en mains la direction pure et simple de l'équipement de l'armada, comme s'il s'agissait d'une flottille portugaise pour l'Extrême-Orient; le marchand serait nommé secrétaire et facteur des marchandises du roi, et il se chargerait de l'organisation d'une « Casa de Contratación », exclusivement destinée au commerce des épices.

Le rôle prépondérant qu'il joua dès ce moment à Séville pour préparer l'expédition de Magellan, est attesté par les personnes les moins suspectes de partialité; Pierre Martyr et le fiscal Villalobos l'appellent l'« initiateur du commerce des épices et l'inventeur de la navigation aux Moluques (2)! »

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 67. Inventaire d'Asensio, n° 143.

(2) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 340 : « fué inventor de la dicha especería y navegacion della ». Procès des Fugger avec le fisc espagnol, 1543. — P. MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. X, lib. X (traduction Gaffarel, p. 737) : « Christophe de Haro était, sous le nom de facteur, le directeur général de cette entreprise pour l'achat des épices. C'est un homme auquel notre conseil accorda une grande confiance ».

Les de Haro avaient évidemment en vue la reprise de leurs affaires, très rémunératrices, avec l'Inde et la Chine, mais également l'exploitation systématique de la navigation de l'Extrême-Orient pour le compte de l'Espagne, dans de meilleures conditions seulement que par la voie du Portugal.

L'agent portugais Alvarez parle d'eux en ces termes : « Christobal de Haro donne ici les instructions des armadas de Votre Altesse, qu'il se procure par l'intermédiaire d'un de ses serviteurs; si l'on interceptait sa correspondance, Votre Altesse pourrait savoir par quelle voie il obtient ces secrets (1) ».

Magellan et Faleiro se trouvèrent définitivement installés à Séville vers la fin de juillet ou au commencement d'août, puisque à cette époque ils remirent aux facteurs de la Casa les ordres du roi, auxquels il a été fait allusion plus haut. Les oficiales, dans une lettre du 16 août 1518, répondirent cette fois qu'ils avaient appris avec vive satisfaction la décision royale et l'arrivée de Magellan; le nom de Faleiro n'est pas mentionné. Trouvant les 5,000 pesos d'or tout à fait insuffisants pour l'acquisition de cinq navires et des articles du capitaine de Artieta, le trésorier Matienzo demanda s'il pouvait prendre une partie des 27,000 pesos qui venaient d'arriver pour le roi; il disait avoir obtenu de Fonseca tous les renseignements désirables, et la Casa convenait maintenant que l'expédition projetée était en effet très recommandable et très avantageuse pour Son Altesse et le royaume (2). Par cédula du 1^{er} septembre, le prince décida que sur la quantité d'or venue des îles de San Juan et Fernandina, bien que destinée aux dépenses de sa maison, on prélèverait 5,000 ducats pour l'armada (3);

(1) « Elle (de Haro) daa caa os avissos darmada de Vosa Alteza, asy da feita, como da que se faz, soube que por hum criado seu que la tem; avendo se as cartas destes poderja Vosa Alteza saber por que via sabia estes secretos. » — Lettre du 18 juillet 1519. *Alguns docum. da Torre do Tombo*, p. 434.

(2) *Arch. de Indias*, 2, 5, 1/6, num. 9. Inventaire d'Asensio, n° 7. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. lxxvi.

(3) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 84. Inventaire d'Asensio, n° 144. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 570.

le 13 octobre, un autre ordre royal autorisa les oficiales à disposer encore de 5,000 ducats sur une somme de 30,079 pesos, récemment arrivés des Antilles (1); enfin le 22 du même mois, une troisième cédula décida que la Casa pourrait utiliser 5,400 ducats, que lui fourniraient des navires rentrés de l'Inde, pour compléter les 16,000 ducats que le roi s'était obligé à consacrer à l'armada, « parce que son désir était que rien ne manquât au bon équipement des navires (2) ».

Le différend avec la Casa semblait donc définitivement aplani; dorénavant Magellan trouva chez les oficiales un appui vraiment sincère. Juan de Aranda resta l'ami dévoué de la première heure; le docteur Matienzo, nous le verrons bientôt, défendit les capitaines généraux contre la populace de Séville et les menées des agents portugais; le troisième facteur de la Casa, Pedro de Isagaga, signa encore avec les précédents le document du 16 août; il céda ensuite sa place à un certain J. Lopes de Recalde. L'obstruction que Magellan rencontra au dernier moment de la part de la Casa, paraît uniquement due à ce personnage; c'est lui qui contraria l'enrôlement des équipages, en s'opposant à la publication des lettres de son collègue Matienzo, par lesquelles étaient demandés des gens capables pour l'armada de Magellan, avec indication des soldes et de différentes faveurs (3).

Juan de Aranda avait finalement acquis les cinq navires à Cadix (4); l'agent portugais Alvarez les décrit comme très vieux et si usés, qu'il n'oserait pas s'embarquer à leur bord pour un voyage aux Canaries; « leurs quilles sont tendres comme du beurre », ajoutait-il avec une exagération presque comique; les faits devaient démentir ses assertions trop visiblement intéressées. Alvarez se trompa encore dans le tonnage des bâtiments; le plus grand, d'après lui, aurait 110 toneladas; deux étaient de 80 et les autres de 60 toneladas. En réalité, le *San Antonio* avait une capacité de 120 toneles,

(1) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/23. Inventaire d'Asensio, n° 84.

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 122. Inventaire d'Asensio, n° 146. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 570.

(3) MEDINA, *Colección*, t. 1, doc. XIII, p. 91.

(4) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 163.

la *Trinidad* de 110, la *Concepcion* de 90, la *Victoria* de 85 et le plus petit, le *Santiago*, de 75. Les prescriptions du roi avaient été exécutées pour ainsi dire à la lettre, le tonnage total de la flotte n'étant inférieur que de 20 toneles à celui qui avait été ordonné. Les tonnes portugaises d'Alvarez cependant étaient probablement plus grandes que celles de Séville; en Espagne même, on distingua toujours entre « toneles » et « toneladas »; 10 toneles équivalaient en général à 12 toneladas; la première mesure était en usage à Séville; à Biscaye on employait la seconde (1).

Notons que les 120 « toneles de porte » (ou 102 toneladas) du *San Antonio* correspondent à 143 tonnes actuelles, et qu'en général les mesures de capacité de l'époque doivent être estimées plus grandes qu'on ne le fait communément (2).

Le léger tonnage des navires de Magellan ne doit pas nous surprendre : pour certains voyages lointains, d'après l'avis de l'ambassadeur vénitien Cà Masser, de petits bâtiments étaient préférables aux gros vaisseaux, en ce qu'ils permettaient d'examiner de plus près et avec facilité les anfractuosités de la côte et les embouchures des rivières. Le plus grand navire de l'expédition de J. Dias de Solis, en 1513, ne mesurait que 72 toneladas de Séville, c'est-à-dire 101 tonnes modernes, et les deux autres n'en avaient que 35, ou 50 tonnes de nos jours. Pinzon, lorsqu'il découvrit le Brésil, ne disposait que d'un vaisseau de 56 toneladas, ou 78 tonnes actuelles. Des navires de Christophe Colomb, d'après E. d'Albertis, la *Niña* jaugeait 92 toneladas (130 tonnes modernes), la *Pinta* 108 toneladas (152 tonnes modernes); le plus grand, la *Santa Maria*, mesurait 210 toneladas ou 280 tonnes modernes; ils étaient donc supérieurs en capacité à ceux de Magellan. Ce qu'on a dit de l'insuffisance des vaisseaux

(1) D. JUAN DE ESCALANTE Y MENDOZA, *Itinerario de la navegacion por el Veinte y cuatro (regidor hereditario) de Sevilla*. Sevilla, 1575. — D'après M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 71, n. 4.

(2) E. ALB. D'ALBERTIS, *L'Arte nautica ai tempi di Cristoforo Colombo*. RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, 4^e P., t. 1, p. 82.

de l'époque est en partie exagéré (1); la plupart des marins de nos jours oseraient sans trop de crainte entreprendre, surtout avec les navires de Colomb, la traversée de l'océan (2).

13. — Nouvelles difficultés suscitées par les Portugais; seconde remise du départ.

Magellan ne se contenta pas de donner des ordres et de surveiller les préparatifs de l'expédition; il mit encore la main à l'œuvre comme le plus simple de ses hommes, à en croire l'agent Alvarez qui le surprit un jour à emballer des conserves. De Faleiro il est de moins en moins question dans les lettres royales; il faut admettre qu'il s'occupa plus spécialement de la construction d'instruments nautiques et astronomiques. Magellan tint l'évêque Fonseca au courant de la marche de l'équipement; le roi de Portugal, de son côté, fut soigneusement renseigné sur l'armada par Sébastien Alvarez. Cet agent fut mêlé au pénible accident qui faillit avoir une issue fatale pour le commandant et toute l'entreprise.

Le 21 octobre 1518, la *Trinidad* avait été tirée sur le rivage pour subir des réparations à la carène; il était convenu que, le lendemain, le facteur de la Casa hisserait le pavillon portant les armes royales au grand mât, et que Magellan mettrait le sien, fidèle à la tradition espagnole, aux autres mâts. S'étant levé le lendemain de bonne heure, le capitaine, croyant que le facteur avait déjà arboré l'écusson royal, hissa ses propres armes. Un agent du lieutenant de l'amiral de Séville prit ces bannières pour les enseignes du roi de Portugal et en fit la remarque à Magellan; celui-ci lui expliqua son erreur, mais, sur l'invitation de Matienzo et pour éviter des difficultés, il descendit son pavillon. En ce moment, il reconnut dans

(1) F. J. DE SALAS, *Discurso sobre Colon y Juan Seb. de Elcano*. BOL. SOC. GEOGR. MADRID, t. VI, p. 399.

(2) Rappelons que le *Gjøa*, avec lequel le capitaine norvégien Roald Amundsen accomplit, en 1903-1905, le passage du nord-ouest, n'était qu'un voilier de 47 tonnes.

l'attroupement qui s'était formé sur la rive au envoyé de D. Mamiel ⁽¹⁾; il dut tout comprendre. Quelques individus avaient entre-temps cherché querelle au pilote Juan Rodr. Mafra, travaillant également à bord du navire; une rixe s'ensuivit au cours de laquelle Mafra fut blessé à la main. L'agent de l'amiral, dans l'intervalle, était allé dire à son chef et le cabilde de Séville, que Magellan avait arboré les couleurs de Portugal! Tout était donc apaisé, lorsque le lieutenant de l'amiral accourut, suivi d'une foule tumultueuse, pour mettre la main sur le capitaine. Celui-ci avait déjà repris son travail ⁽²⁾. Le teniente s'adressa brutalement à lui et exigea la remise des drapeaux portugais; Magellan trouva que l'incident était clos et qu'il ne devait plus d'explications; l'autre s'emporta et ordonna d'arrêter le commandant. En ce moment réapparut Matienzo; le facteur avertit le teniente qu'il aurait à répondre devant le roi s'il osait toucher à la personne de Magellan. Les hommes de l'alcalde menacèrent alors le vieillard de leurs épées. « A cet instant, rapporte le capitaine, ceux des assistants qui avaient été payés pour fomenter ces bagarres se retirèrent prudemment, pour ne pas être pris comme témoins des événements qui pourraient suivre ⁽³⁾. » L'affaire en resta là heureusement, Magellan ayant menacé d'abandonner le navire, en déclinant toute responsabilité de ce qui allait arriver.

Le 24 octobre, le commandant adressa au roi un long rapport sur la journée du 22; il se plaignit particulièrement du peu d'aide qu'il avait rencontrée de la part de l'assistente de Séville et de ses lieutenants ⁽⁴⁾; « l'humiliation, dit-il, n'atteint pas tant sa personne que le capitaine de Son Altesse ».

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX : « el (Magellan) lo hiço, aunque se tuvo por afrentado, por hallarse presente una persona embiada con secreto por el Rei de Portugal, à rogarle, que se bolviese à su servicio ».

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 140 v°. Inventaire d'Asensio, n° 148.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 125.

(4) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 2. Inventaire d'Asensio, n° 8 (Séville, le 24 oct. 1518). — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 123. — MEDINA, *Colección*, t. 1, p. 18. — KÖLLIKER, *loc. cit.*, p. 58.

Le roi fit parvenir à la fois au cabilde de Séville ⁽¹⁾ et à l'assistente ⁽²⁾ une énergique protestation contre la déplorable conduite de ces deux fonctionnaires; il exigea de sévères punitions pour les coupables et une enquête rigoureuse; à cet effet, il accorda plein pouvoir à l'assistente de Séville. Matienzo avait dressé également un rapport de la journée; le roi l'en remercia en termes affectueux par cédula du 11 novembre, signée à Saragosse ⁽³⁾, en même temps qu'il exprima à Magellan ses regrets et lui promit d'ouvrir une instruction minutieuse pour faire découvrir les instigateurs des troubles ⁽⁴⁾.

Faut-il voir une allusion à ces faits dans les paroles du Portugais Alvarez : « que la population sévillane ne portait pas Magellan et son expédition dans son cœur? »

L'état-major nautique et les équipages en général furent recrutés lentement et avec beaucoup de difficulté; les pilotes de la Casa ne se montrèrent pas enthousiastes d'un voyage si nouveau pour eux et ils refusèrent de s'enrôler; on leur promit alors des rémunérations extraordinaires; enfin, lorsqu'ils se furent fait inscrire, il fallut user de menaces pour qu'ils ne rompissent pas en masse leurs engagements.

L'office hydrographique de la Casa, en cette occasion, ne put pas rendre à l'expédition ses services ordinaires, puisqu'il s'agissait d'un voyage que ses pilotes n'avaient jamais fait. Les deux Faleiro et Magellan eux-mêmes construisirent un certain nombre de cartes; ils firent en outre appel aux Portugais Pedro et Jorge Reinel. Jorge, le fils, construisit entre autres un globe et une mappemonde que Sébastien Alvarez avait examinés; ces ouvrages n'étaient pas achevés à l'arrivée du père, Pedro, qui y mit la

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 140. Inventaire d'Asensio, n° 150. Saragosse, le 11 novembre 1518.

(2) *Ibid.*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 140 v°. Inventaire d'Asensio, n° 148. Même date. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, pp. 570-571, note.

(3) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 141. Inventaire d'Asensio, n° 149. Même date.

(4) *Ibid.*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 138. Inventaire d'Asensio, n° 147. Même date.

dernière main et y situa correctement les Moluques. Le globe et la carte des Reinel servirent de modèle à tous ceux que fournit ensuite un autre Portugais, attaché également à la Casa de Séville; c'était un parent des Faleiro, Diego Ribeiro, le premier cosmographe officiel de la Casa, dès 1523. Il fournit aussi les aiguilles aimantées et les sphères pour l'expédition; il avait d'ailleurs déjà contribué d'une autre façon à faire adopter les idées de Magellan par les autorités castillanes, en traduisant en espagnol le précieux *Livro* d'Odoardo Barbosa. Vingt-quatre autres portulans (1) furent livrés par Nuño Garcia de Turin, le premier « maître des cartes de la Casa »; il fut nommé en cette qualité par cédula royale du 3 septembre 1519, signée de Barcelone, probablement en récompense de sa coopération à l'expédition de Magellan (2). En dehors de ces cartes, dont treize furent construites par ordre de Faleiro et onze par ordre de Magellan, Nuño Garcia fut l'auteur de six quadrants, de quatre boussoles et d'un astrolabe, tous en bois; Magellan, en personne, fournit six astrolabes en métal et quinze quadrants en bois; il ordonna également de faire un planisphère, destiné à être présenté à Charles I^{er}.

Ces cartes, sorties de mains si différentes, ne concordaient pas toujours dans la détermination astronomique des principaux points du globe. Le fait a été relevé par un des capitaines de l'expédition de Loaisa aux Moluques, en 1526 : Hernando de la Torre attira en effet l'attention sur une divergence de quatre lieues pour un point de Sierra Leone, sur un écart de vingt-cinq lieues pour le cap Descado (à l'entrée du détroit de Magellan),

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 138 : « 1,125 maravedis que se dieron á Nuño Garcia para comprar pergaminos para hacer las cartas; 900 por una docena de pieles de pergamino que se dieron al dicho; 864 maravedis que costaron otra docena de pieles que se dieron al dicho Nuño Garcia; 13,125 maravedis por siete cartas de marear que hizo por la órden de Ruy Falero á cinco ducados; 11,250 maravedis que se pagaron á Nuño Garcia de once cartas de marear que hizo por la órden de Fernando de Magallanes; 13,503 maravedis por otras seis cartas de marear que hizo hacer Ruy Falero, con una que envió á S. A. »

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6. — M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 286.

entre les cartes de Nuño Garcia et celles de Diego Ribeiro; tous les deux étaient cependant attachés au même bureau hydrographique (1) !

Duarte Barbosa prit également une part très active aux préparatifs de l'armada : il s'était rendu à Bilbao pour s'y procurer des articles, venus probablement de Flandre, et dont on trouve l'énumération dans les listes d'armement, publiées par Navarrete (2) Il acheta entre autres 5,600 livres de poudre à canon, 20,000 sonnettes de différente grandeur, un nombre considérable de cristaux, de petits miroirs, de bracelets en métal, des étoffes à couleurs vives et du velours, en un mot, des articles qu'on emporte encore de nos jours pour faire le commerce d'échange avec les populations indigènes d'Afrique et d'Asie.

A la date fixée pour le départ de l'armada, l'équipement était loin d'être terminé; nous ne savons pas quel fut le motif de ce nouvel ajournement; sans doute, l'impossibilité de remplir les cadres de bons éléments en fut la cause principale. Quoi qu'il en soit, on fixa le mois de mai prochain comme terme extrême pour l'achèvement des navires. L'intervention de la diplomatie portugaise fut-elle étrangère à cette mesure?

On ne retrouve pas de trace de l'activité d'Alvaro da Costa à Barcelone, où Charles I^{er} arriva le 15 février 1519. Au lieu de l'ambassadeur portugais, nous rencontrons ici João Mendez et surtout Nuño Ribeiro, envoyé de D. Manuel à Cartagène, d'où il tenait son roi au courant des événements qui se passaient en ce moment entre la France et l'Espagne (3). Ces deux agents continuèrent dignement la mission de leur prédécesseur; ils allèrent rendre visite à Magellan à Séville et essayèrent par de grands et de petits moyens de le faire rentrer en Portugal; à la Cour de Barcelone, ils agirent par contre par des remontrances continuelles. Nous possédons le rapport

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. V, pp. 245 et 271.

(2) *Colección*, t. IV, p. 179. — GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 331 : payés 84,144 maravédis pour dépenses faites par Barbosa à Bilbao. — *Arch. de Indias*, 32, 3, 7/26. Inventaire d'Asensio, n° 85.

(3) « Nuno Ribeiro, feitor en Andaluzia », depuis au moins le commencement de 1513. *Archivo historico portuguez*. Lisboa, 1906, p. 445; 1907, p. 157.

qu'envoya N. Ribeiro à son roi le 10 mai 1519. Moins intéressant que celui de da Costa, nous en reproduisons néanmoins le principal passage :

« Prince. Je ne rendrai pas compte ici des négociations avec Magellan avant et après l'arrivée de João Mendez, parce que j'ai amplement fait part à celui-ci de tout ce que j'ai appris et quelle est mon opinion. Magellan m'avoua en dernier lieu que, si ce n'était pas lui qui partait pour cette découverte, d'autres seraient envoyés à sa place ; il me jura ensuite avec de grands serments que c'était pour Votre plus grand service qu'il a préféré accomplir l'entreprise projetée, pour beaucoup de raisons que je ne répéterai pas ici, parce que je les ai communiquées à João Mendez qui Vous en informera en détail ⁽¹⁾ ».

D. Manuel n'admit pas cette explication trop diplomatique de la conduite de Magellan ; le roi ne pouvait se résigner à aucun prix à une expédition espagnole aux Moluques, qui lui enlèverait le monopole commercial le plus lucratif de sa couronne. N'ayant pas réussi à faire échouer l'entreprise tout entière, il aurait envoyé, d'après Pigafetta, des navires au cap de Bonne-Espérance et au Rio de la Plata, pour barrer le chemin à Magellan. Les documents officiels nous font connaître un ordre royal qui fut adressé en même temps à Diogo Lopes de Sequeira ; ce commandant devait partir de suite avec six navires de Cochin à la rencontre de la flottille espagnole ; à cause du manque de bâtiments disponibles, la mesure ne put pas être exécutée immédiatement.

(1) *Arch. de la Torre do Tombo à Lisbonne*. Corpo chronologico. P. 1^o, maço 10, doc. 31 : Senhor — nam dou nesta conta a vosa alteza do que com fernando de magalhaes hey pasado antes he despoys que Joanne mendez vyese porque a ele dyxe muy largamente todo ho que dyso tynha sentydo he sabydo que nada nom quedo por fazer nem dezer do que a servyço da vosa alteza compria he por ho que ele emvya he escpreue a vosa alteza ho vera he açerca dyso nom malargo mays de fazer saber a vosa alteza que por deradcyro heu apertey cem ele que çerto me dyxese se ele ysto nem fose a descubryr se outros ho açertaryam a fazer dyxe me com grande juramento que sy he que lhe parecya que era mays servyço de vosa alteza que ele o fyzese que outra pesoa por muytas razoes que nesta nam dygo porque heu as dyxe a joane mendez pera mas largamente as hesceprever a vosa alteza. — Barcelone, le 10 mai 1519.

14. — Concours des marchands à l'expédition ; de Haro, Gutierrez, Fugger. Frais de l'armada.

Par ses lettres du 15^e (1) et du 24 octobre, Magellan avait demandé au roi de pouvoir emporter en tout pour 3,000 ducats d'articles d'échange, ou l'autorisation pour des marchands de faire embarquer cette quantité de marchandises à bord des navires. La somme fut augmentée graduellement jusqu'à 4,000 ducats. Mais la Casa ne parvint pas à intéresser les maisons de commerce de Séville à l'entreprise de Magellan, malgré les appels pressants de la Cour. Les compagnies de marchands furent-elles donc vraiment prévenues contre les promoteurs de l'expédition et considérèrent-elles Magellan comme un traître, un lâche et de « sang impur » (2)? Certains Portugais résidant à Séville ne répandirent-ils pas le bruit que le roi de Castille perdrait navires et biens à l'entreprise? Le commandant, d'après eux, était un vain hâbleur, « hombre hablador », de peu de persévérance, qui ne tiendrait pas ses promesses (3).

« A cause des grandes dépenses qui ont été nécessaires pour notre maison, dit le roi aux oficiales le 10 mars 1519, nous n'entrevoions pas la possibilité de fournir 4,000 ducats pour les marchandises d'échange (4) ». Il avait prié l'évêque de Burgos de chercher des négociants qui voudraient s'intéresser à l'entreprise pour la somme précitée. Fonseca lui avait répondu qu'il s'était déjà concerté avec certains représentants de maisons de commerce; ceux-ci acceptaient bien de mettre à sa disposition les sommes demandées, mais aux conditions suivantes : les intéressés supporteraient en commun les risques de l'entreprise ; les bénéfices seraient répartis en proportion de la somme engagée par chacun, déduction faite de tous les frais

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 18. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 570.

(2) *Lettre d'Alvarez* : « treedor, homem vyll e de maaõ sangue ».

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. X. — La même chose chez OVIEDO, *loc. cit.*, P. II, lib. XX, p. 9 : « homo verboso y desasossegado ».

(4) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 38, et 41, 6, 2/23. Inventaire d'Asensio, n° 87 et 152.

et d'un vingtième pour le rachat de captifs chrétiens ou d'autres œuvres pieuses ; le droit d'embarquer la même quantité de marchandises dans les trois expéditions suivantes, aux mêmes conditions.

Ces stipulations étaient presque la copie des contrats en vigueur en Portugal pour la participation aux expéditions des Indes orientales. Le bénéfice de ce genre d'affaires était évalué, au commencement du XVI^e siècle, à 400 %₀, du moins pour les premières armadas de Calicut ; Christ de Haro, à l'époque dont il s'agit, estima les profits encore à 250 %⁽¹⁾ ; plus tard, les documents fixèrent l'intérêt des capitaux engagés dans le commerce des épices à 44 %₀ par an ; en 1538, de Haro réclama encore 20 %₀, conformément, paraît-il, à un article de l'accord conclu avec le roi ⁽²⁾.

Les marchands que Fonseca recommanda aux officiales de la Casa, furent Christ. de Haro et Gutierrez, nommés bientôt, de ce fait, les secrétaires de l'armada. Outre ceux-ci, il n'y eut que le veedor de l'escadre, Juan de Cartagena qui y mit de ses propres fonds⁽³⁾. Alonso Gutierrez, de Madrid, « veintecuatro » ou conseiller communal de Séville, l'unique marchand en dehors de Chr. de Haro qui profita de la licence du roi ⁽⁴⁾, est surnommé dans certaines pièces un des « quatre évangélistes ⁽⁵⁾ du trésor du roi ». Comme articles d'échange, il fit embarquer dans les navires quatre quintaux ⁽⁶⁾ de

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 246 : procès avec le fisc, le 19 février 1538.

(2) *Ibid.*, pp. 245 et 324.

(3) Une somme de 48,217 maravédis. — *Arch. de Indias*, 148, 2, 3, libro 5, fol. 273, et 39, 3, 3/4. *Libro de cuenta y rason*, data, fol. 265. Inventaire d'Asensio, n^{os} 129 et 205. (Lettre à la fille de J. de Cartagena. Valladolid, 19 octobre 1537.)

(4) Il est vaguement question d'une légère contribution d'un certain Christoval de Ferrara. Voir plus loin, p. 216.

(5) A. R. VILLA, *El emperador Carlos V y su Corte*. Madrid, 1903, p. 156 : « S. M. recogo todo el más dinero que puede haber para esta guerra ; y las personas que entienden en su hacienda son los quatro Evangelistas : el Arzobispo de Granada y el Obispo de Burgos y Alonso Gutierrez el contador y Juan de Vozmediano, tesorero que fué de V. A., los cuales tienen cargo de vender juros y tercios y componer los ecetados y buscan todas las vías y maneras que se pueden tener para haber dineros ». — Lettre de D. Martin de Salinas à l'infant Ferdinand. Pampelune, le 16 décembre 1523.

(6) D'après les *Commentaries of Albuquerque*, t. III, p. 150, note 1, le quintal équivalait à quatre arrobes ou 58,7428 kilo. — RAVENSTEIN, *Vasco da Gama*, p. 104, note 1, l'évalue à cent livres anglaises.

vermillon et seize de mercure, d'une valeur de 420 ducats d'or; il considérait comme une faveur spéciale de pouvoir toucher la moitié des bénéfices qui résulteraient des opérations d'échange de ces articles, l'autre moitié revenant au roi et aux armateurs de l'expédition (1). Le choix de ces marchandises montre quels étaient les articles les plus recherchés en Inde; c'est en effet de drap, de mercure et de vermillon qu'il est constamment question comme matières d'échange, dans les lettres d'Aph. d'Albuquerque à D. Manuel (2).

Christ. de Haro ne fournit pas immédiatement le restant des 4,000 ducats au roi. Par cédula du 6 avril 1519, signée à Barcelone (3), il est fait part à la Casa que le marchand mettra pour 2,000 ducats d'articles dans l'armada de Magellan, ainsi que dans celle d'Andrez Niño, pilote royal, qui partirait sous les ordres du capitaine Gil.-Gonz. Davila, contador de Hispaniola. Cette dernière expédition fut donc équipée simultanément avec celles des deux Portugais; un ordre spécial adressé à Chr. de Haro l'engagea à s'occuper de l'entreprise de Niño, à une date même où le nom du marchand n'est pas encore cité en corrélation avec le voyage de Magellan. « Nous avons besoin, est-il dit à de Haro le 10 mars 1519 (le même jour que furent envoyées les instructions pour la participation des marchands à l'armada de Magellan), de votre présence à Séville, afin de nous y fournir certaines choses pour la flottille que nous avons ordonné d'envoyer à la Mar del Sur sous le commandement de G.-G. Davila; nous connaissons votre compétence et vous pourriez nous conseiller utilement dans le choix des articles à emporter; nous vous chargeons, en recevant la présente dépêche, de partir pour Séville et de vous y occuper des affaires de Notre service (4) ».

De Haro recommanda donc au roi d'établir un dépôt de marchandises, dans le genre des factoreries portugaises, sous la garde d'un fonctionnaire

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 101 v°. Barcelone, le 26 juillet 1519. Duplicata inachevé, 41, 6, 2/23. Inventaire d'Asensio, n° 106.

(2) *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. I, pp. 168 et 254; t. III (1903), pp. 12, 70, 99, 396.

(3) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/23. Inventaire d'Asensio, n° 103.

(4) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 41.

royal, dans les îles et terres qui seraient découvertes ; il obtint le droit, comme il était également de tradition dans les expéditions portugaises, d'envoyer à ses frais un facteur, uniquement chargé de contrôler les opérations d'échange aux pays d'Insulinde.

Le marchand toutefois ne paraît pas avoir répondu tout de suite à l'appel du roi du 10 mars ; dans une lettre du 6 avril, de Barcelone ⁽¹⁾, Charles I^{er} lui rappelle l'invitation de l'évêque de Burgos ; il insiste pour qu'il parte le plus tôt possible pour Séville, et qu'il réalise ce que Fonseca, en son nom, l'a prié de faire, immédiatement après la réception de la cédula. Cette fois-ci, Christobal n'hésita plus et se mit à l'entière disposition de son roi. Mais il n'a pas dû se faire illusion sur ce qu'allait lui coûter cette décision ; en effet, à peine parti de Lisbonne, les autorités portugaises ordonnèrent à l'agent laissé là pour gérer les affaires de la maison, de quitter la ville ; elles passèrent ensuite à la confiscation des biens que la firme possédait sur le territoire portugais ; il fut interdit aux facteurs de la Casa da India de signer encore des contrats avec l'agent des de Haro et les marchands de la place ne pouvaient plus négocier avec lui. Ces mesures exceptionnelles indiquent assez que l'on regarda au Portugal la collaboration des de Haro à l'entreprise de Magellan comme une véritable trahison. En somme, il faut l'avouer, le marchand vendit à la Casa de Séville les secrets commerciaux de la Casa de Lisbonne, se rapportant à un trafic dont elle entendait garder jalousement le monopole.

Christobal supplia le roi d'intervenir pour lui auprès de D. Manuel et de faire cesser les injustices dont il était l'objet au Portugal ; Charles I^{er} aurait difficilement pu se soustraire à cette obligation. Dans une missive personnelle à son beau-frère, puis dans une seconde lettre, adressée à sa sœur, l'épouse de D. Manuel, il les pria avec instance de mettre fin au tort considérable qu'on causait à un de ses sujets les plus méritants. « Christobal de Haro, écrivit-il de Barcelone, le 17 juillet 1519 ⁽²⁾, qui a résidé longtemps

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 55. Inventaire d'Asensio, n° 155.

(2) *Ibid.*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 131 v°. Inventaire d'Asensio, n° 158.

au Portugal, où il a acquis une grande expérience dans le commerce tant avec l'Inde qu'avec d'autres pays, a été invité par moi, il y a quelque temps, à venir dans ce royaume, parce que je voulais m'assurer de ses services; il s'est rendu à la Cour où il se trouve encore en ce moment et il s'occupe des affaires que je lui ai ordonné de diriger. » Le roi exprimait le ferme désir, qu'on ne recommençât plus ces « nouveautés » avec le facteur de Christobal, qu'on l'aidât au contraire à recouvrer les sommes qu'il avait perdues; en un mot, il exigeait qu'on traitât de Haro de la façon dont lui, Charles, traitait les sujets portugais en Castille.

Si D. Manuel avait attaché jusqu'ici peu d'importance aux projets de Magellan, il dut changer d'avis lorsqu'il eut connaissance de l'empressement avec lequel de Haro s'employait à en assurer la réalisation : il dut pressentir que le marchand allait être le véritable organisateur de l'expédition. Des documents portugais rapportent nettement que de Haro et Fonseca furent les seuls armateurs de l'escadrille, contrairement à l'opinion courante qui voulait que le roi de Castille l'eût équipée (1).

Le 18 avril 1519, Magellan se trouva à la Cour, à Barcelone, où il était venu pour recevoir de Fonseca les dernières informations concernant les préparatifs de l'expédition; s'il n'y rencontra de Haro, l'évêque de Burgos dut parler au capitaine de l'arrivée prochaine du marchand à Séville. Dans une cédula datée de ce jour, le roi annonce à la Casa que Magellan lui a communiqué que la flottille était achevée en tous points et prête à mettre à la voile; il n'y manquait plus rien que les articles d'échange, comme la Casa l'apprendra par les lettres que le capitaine général apportera avec lui. Il recommanda aux officiales de réserver un bon accueil aux personnes qui

(1) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 467. Lettre d'Antonio de Brito à João III, de Ternate, le 6 mai 1523 : « D aly a dez ou doze dias mamdey chamar ho capitam e ho mestre, e os tomey huum e huum; e lhes pergumtey quem armara esta frota...; e eles me dixeram, que os omens que armaram era o byspos de Burgos, e Crystovam de Aram; e ysto me descobryram amedrontados, porque sempre dyseram, e dyzem, que el rey de Castela a armara; e ysto quys saber d eles pera enformar Vosa Alteza na verdade. » — CASTANHEDA dit également que « pera este descobrimento, se concertou ho Emperador com certos mercadores que lhe armassen cinco naos em Sevilla ». *Loc. cit.*, liv. VI, cap. VI.

avaient bien voulu fournir pour lui les marchandises indispensables, « la caisse du trésor étant complètement vide » ; si quelque chose faisait encore défaut, la Casa devait se le procurer tout de suite, car « ma volonté est, et ainsi je l'ordonne, que l'armada quitte Séville au mois de mai prochain, avec ou sans objets d'échange ⁽¹⁾ ». Le 15 avril précédent, les oficiales avaient été sollicités de rendre compte des 16,000 ducats, fixés pour l'équipement de l'escadre et de toutes les dépenses qui avaient été faites jusqu'à ce jour ⁽²⁾.

Bien qu'il faille anticiper un peu sur la marche des événements, il vaut mieux achever ici ce qui reste à dire de l'armement et des dépenses faites pour l'expédition. Par Navarrete ⁽³⁾, on savait déjà que les frais totaux s'élevèrent à 8,754,125 maravédis ; déduction faite de 416,790 maravédis, représentant la valeur des articles restés à Séville, on arrive à 8,334,335 maravédis, ou 423,000 francs, somme qui peut paraître minime aujourd'hui, mais qui est à quintupler si l'on veut avoir une idée de sa valeur à l'époque.

Dans ce total, Chr. de Haro intervint pour 1,880,126 maravédis ou 5,418 ducats ⁽⁴⁾, à raison de 347 maravédis le ducat.

Les comptes détaillés ⁽⁵⁾ de l'*Archivio de Indias* renseignent sur la nature des dépenses effectuées ; en voici les principales d'après le relevé général du coût de l'armada, ou « Relacion de todo el gasto de la armada ⁽⁶⁾ » :

6,869,909 maravédis = coût des navires, y compris instruments, provisions, quatre mois de solde payée par anticipation, marchandises du roi ;

⁽¹⁾ *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 93. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 572.

⁽²⁾ *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 92.

⁽³⁾ *Colección*, t. IV, p. 481.

⁽⁴⁾ MEDINA, *Colección*, t. II, p. 235, fixe sa part à 1,616,781 maravédis, mais il n'y a pas compris les 263,345 maravédis, montant de certaines dépenses énumérées plus loin.

⁽⁵⁾ On les possède en double exemplaire, grâce au procès de Chr. de Haro avec le fisc espagnol, dans les années 1536-1538.

⁽⁶⁾ *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25, num. 63 et copie conforme 1, 2, 2/2, num. 9.

416,790 maravédís = à retrancher, valeur des munitions et provisions restées à Séville et qui avaient été commandées par cédula du 15 avril 1519;

6,454,209 maravédís = part nette du roi;

263,345 maravédís = somme payée par de Haro en dernier lieu, à la demande du roi, pour faciliter le départ des navires. Un relevé spécial très détaillé se rapporte à cette dernière avance en argent ⁽¹⁾; on y trouve l'énumération de différents paiements pour le riz, l'acier, le plomb, le fer, la réparation du *S. Antonio*; des prêts en argent à des marins, entre autres à Espinosa, au pilote Andrés Niño, à Magellan même (2,000 maravédís); frais pour la chambre du cosmographe Andrés de S. Martin; salaire pour les pilotes qui ont conduit les navires à la barre de San Lucar; pour le courrier qui apporta la nouvelle de l'appareillement de l'escadre des Canaries et qui remit les dernières instructions de la Casa à Magellan; avance d'argent à Geron. Guerra, à Sancho de Heredia, à Xant^o da Costa, à Juan de Cartagena; 4,000 maravédís que prit Luys de Mendoza sur les marchandises de Christoval de Ferrara; 5,000 maravédís pour la personne qui vint du Portugal avec la réponse et les lettres du comte de Cayamonte, qui était allé rendre compte de l'expédition à la Cour de Lisbonne.

4,616,781 maravédís = valeur des marchandises de Chr. de Haro.

Total : 8,334,335 maravédís ou 24,018 ducats; l'apport des de Haro s'éleva à 5,418 ducats ou 28,000 francs, contrairement donc à des témoignages qui fixent sa contribution à 2,000 ducats sur un total de 22,000 ducats ⁽²⁾. Alonso Gutierrez s'engagea pour une somme de

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 25.

(2) *Ibid.*, 139, 1, 6, libro 9, fol. 27. Valladolid, le 4 novembre 1522. Le facteur portugais Alvarez l'estima à 4,000 ducats.

420 ducats; il y eut enfin des contributions beaucoup moins considérables de Juan de Cartagena et de Christ. de Ferrara (1).

Le roi, on l'a vu précédemment, autorisa la Casa à disposer en son nom de 46,000 ducats. Or, dans un procès que les banquiers allemands des Fugger intentèrent plus tard au fisc, on apprend qu'ils réclamèrent le paiement de sommes que la compagnie avaient engagées dans l'expédition de Magellan.

La Casa protesta vivement contre cette prétention, comme elle l'appela, et assura que les Fugger n'avaient mis des fonds que dans les expéditions suivantes de Loaysa, etc. (2), et elle invita les marchands à ne plus répéter leur plainte. On a cru à une erreur des Fugger : ils auraient copié simplement la supplique des de Haro qui avaient réussi à se faire dédommager après la vente des Moluques, et leur copie aurait été faite avec si peu de soin qu'ils auraient négligé d'omettre le nom de Magellan dans l'énumération des expéditions auxquelles ils avaient collaboré financièrement (3).

D'abord, il est peu admissible que les agents de la puissante maison allemande auraient commis l'erreur qu'on veut leur attribuer; nous inclinons plutôt à mettre en doute la véracité des déclarations de la Casa.

Des plaintes de non-paiement de sommes avancées à la Casa, n'étaient pas rares à l'époque, surtout lorsque celles-ci étaient formulées par des sujets non espagnols. Pour ne citer qu'un exemple des mêmes années, rappelons le cas, en 1522, du Génois Nicolas de Grimaldo, qui prit dans la suite une part si active à l'équipement des armadas vers les Moluques; ce financier dut s'adresser pareillement au roi pour rentrer en possession de

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX : « porque faltaba el dinero, pusieron (de Haro et Gutierrez) parte de ello por su cuenta; i por respeto del Obispo de Burgos, pusieron algunos mercaderes de Sevilla lo que faltaba ».

(2) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 338, réponse du fiscal Villalobos, Valladolid, le 15 novembre 1543 : « en la cual primer armada (de Magellan) ninguna cosa pusieron las partes contrarias (les Fugger) ».

(3) K. HÄBLER, *Die Fugger und der Spanische Gewürzhandel*. ZEITSCHR. D. HIST. VER. F. SCHW. U. NEUBURG, 1892, XIX, p. 37.

6,000 ducats d'or qu'on ne voulait pas lui rembourser, bien que la Casa disposât alors de capitaux suffisants.

Aux archives impériales à Vienne ⁽¹⁾, nous avons trouvé un document dans lequel le conseil de l'Inde exhorte l'empereur, par l'entremise de Christ. de Haro, à ne pas payer une somme de 5,500 ducats que les Fugger lui avaient avancée. « Christobal de Haro, disent Fonseca et l'archevêque de Grenade, nous a fait parvenir, au nom des Fugger, une lettre de V. M. par laquelle nous sommes invités à reconnaître un mémoire signé par votre secrétaire, et par lequel V. M. doit à ces marchands une somme de cclv ducats (5,500); nous prions V. M. d'ordonner que nous n'avons rien à voir dans cette affaire et de la considérer comme classée. » Cette affaire du « temps passé » ne se laisse nullement identifier avec celle de Diego de Haro et de Jacob Fugger, du 14 mars 1523, se rapportant à une livraison de huit navires, chargés de cuivre et d'autres articles, achetés à Lubeck à destination des Moluques ⁽²⁾; la pièce de Vienne, si elle se rapporte à la Casa de la Contratacion de las Especies, dont de Haro fut le facteur principal, paraît singulièrement confirmer la plainte des Fugger précitée. Les banquiers allemands, on ne l'ignore pas, étaient entrés en Espagne, non par Lisbonne, mais par les Pays-Bas, en 1517 avec Charles I^{er}, lorsque ce prince vint prendre possession de ses nouveaux royaumes ⁽³⁾. Le trésor royal se trouva constamment épuisé, mais le prince pouvait compter sur ses amis les Fugger, dont les agents voyageaient avec lui; remarquons que leur nom ne se rencontre pas non plus dans les comptes de Chr. de Haro, relatifs aux expéditions suivantes aux Moluques et où leur participation n'a pas été contestée ⁽⁴⁾.

L'omission systématique du nom des Fugger dans les pièces officielles

(1) *K. und K. Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Span. Varia, I*, pièce concernant les finances de Castille, 1523^{19/41}, signée par Fonseca et l'archevêque de Grenade.

(2) K. HÄBLER, *Die überseeischen Unternehmungen der Welser und ihrer Gesellschafter*. Leipzig, 1903, p. 45.

(3) IDEM, *Die Geschichte der Fuggerschen Handlung in Spanien*. ZEITSCHR. F. SOC. UND WIRTSCHAFTSGESCH. Weimar, 1897, Ergänzungsheft, p. 42.

(4) *Arch. de Indias*, 1, 2, 2/2, num. 9, le 24 octobre 1538.

pourrait peut-être s'expliquer de cette façon : ne voulant pas froisser le roi de Portugal, pays où ils faisaient des affaires plus importantes encore qu'en Espagne, ils auraient désiré que leur participation à l'entreprise de Magellan ne fût pas divulguée ; ils n'auraient donc pas prêté leur appui ouvertement comme les de Haro, mais n'en auraient pas moins avancé au roi les sommes dont celui-ci avait besoin pour achever l'équipement des navires. La lettre du 19 novembre 1523 se rapporterait à l'emprunt en question, qui avait été traité avec la Casa des épices, fondée par Chr. de Haro ; le marchand en aura saisi le conseil des Indes, représenté par Fonseca et l'archevêque de Grenade. Pour le moment, il n'est pas permis de tirer d'autres conclusions des faits exposés au sujet d'une collaboration plus intime des Fugger à la grande expédition de 1519.

Au cours du long procès avec le fisc espagnol, à propos de la vente des Moluques, Christobal de Haro fit valoir qu'il avait payé les soldes et quintaldas à un certain nombre des participants au voyage ; quoique la Cour prétendit qu'il n'était pas intervenu pour un maravédis dans ces paiements (1), les documents de Séville attestent qu'il paya un jour à Magellan seul, la somme de 446,533 maravédis, et une autre fois, à San Lucar, peu avant le départ, 27,690 maravédis (2). Ajoutons encore qu'au retour de l'expédition, le produit des épices rapportées des Moluques fut exclusivement partagé entre le roi et le marchand.

Lorsque, en 1529, l'archipel des Moluques fut abandonné au Portugal pour 350,000 ducats, « cette somme, déclara de Haro (3), constituait le bénéfice et les intérêts des armadas projetées et envoyées aux îles des épices par l'Espagne ; je supplie donc V. M. de me considérer comme héritier, au même titre que V. M. et que les autres armateurs, parce que nous avons été la cause de la découverte des Moluques ». — « J'ai subi de

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 242, jugement du licencié de Villalobos, « promotor fiscal » du Conseil des Indes, le 1^{er} février 1539.

(2) *IDEM*, *ibid.*, t. I, p. 478.

(3) *IDEM*, *ibid.*, t. II, p. 219 ; acte du 13 septembre 1537.

grandes pertes du côté du Portugal, dit-il dans une autre déposition, pour avoir servi d'instrument à la dite découverte et pour l'avoir organisée (1). »

15. — Recrutement des équipages ; les instructions du 8 mai 1519.

La remise du départ de la flottille n'avait pas eu pour unique cause le défaut de marchandises d'échange ; la visite de Magellan à la Cour, au mois d'avril 1519, avait été amenée en outre par le refus des pilotes de la Casa, au dernier moment, de partir avec l'armada. « Ayant appris, écrivait le roi le 15 avril, de Barcelone à la Casa (2), que certains pilotes veulent se soustraire à l'obligation d'entrer dans notre escadre sous différents prétextes, je vous ordonne de les rappeler à l'obéissance par toute la rigueur de vos lois et conformément à leurs engagements ; vous leur payerez régulièrement leur solde, de façon qu'ils ne puissent pas invoquer ce motif ; je vous accorde plein pouvoir de les traiter comme rebelles s'ils devaient persévérer dans leur refus. » Dans une lettre du 19 avril, adressée aux capitaines, pilotes et marins, le roi leur rappela formellement le devoir, « à tous et à chacun en particulier, de suivre, au cours du voyage, l'avis et la décision de Magellan, afin d'aller en premier lieu et avant toute autre chose, aux îles des Moluques, sous peine de perte des biens et des personnes (3) ». Herrera fait observer que les pilotes étaient mécontents de ce qu'on ne leur avait pas communiqué le plan de l'expédition, comme cela se faisait habituellement (4) ; c'est une raison admissible, mais à laquelle il aurait été difficile de donner satisfaction. Le jour même où parut la cédula du 19 avril, le roi promit d'accorder des primes aux marins qui accepteraient les conditions de Magellan ; pendant toute la durée du voyage, ils ne payeraient pas de frais

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 240 ; acte du 19 février 1538 : « por haber sido ministro é instrumento del dicho descubrimiento ».

(2) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 91.

(3) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 94. — *Alg. doc. da Torre do Tombo*, p. 430.

(4) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX.

de logis à Séville et on ne mettrait pas la main sur leurs immeubles, si ce n'est par ordre spécial du roi, de la reine ou des infants (1). Quant aux pilotes et maîtres, un décret du 5 mai 1519 leur assura les insignes de chevalerie au retour de l'expédition (2); c'est Magellan lui-même qui avait sollicité ce privilège pour ses compagnons de voyage.

Les capitaines des différents navires de l'armada avaient enfin été nommés l'un après l'autre par ordre royal; le 30 mars 1519, Luis de Mendoza fut désigné comme trésorier général, au traitement de 60,000 maravédís par an (3); le 6 avril, une cédule royale appela Gaspar de Quesada, « criado » ou attaché (serviteur) de la maison de l'archevêque de Séville, au poste de capitaine du quatrième navire (4) (Magellan, Faleiro et Cartagena étaient les commandants des trois premiers vaisseaux). Le cinquième navire de l'armada resta longtemps sans chef; en réalité, il se trouva sous les ordres du pilote Carvalho; mais « Magellan, assure l'agent portugais Alvares, garda cette place pour son cousin Alvaro da Mezquita d'Estremoz », qui arriva seulement en juillet à Séville.

Une longue lettre, du 6 avril également, est adressée à Juan de Cartagena et précise ses attributions en qualité d'intendant général (5); il toucherait 70,000 maravédís par an, indépendamment des 40,000 maravédís comme capitaine et de ses émoluments comme « continuo » de la maison royale; la solde de Magellan, on s'en souvient, ne s'élevait qu'à 50,000 maravédís par an, en vertu de la cédule du mois d'avril 1518, outre les 8,000 maravédís par mois pendant le voyage, d'après la dépêche du 17 avril. Nous avons déjà dit un mot des raisons qui peuvent être invoquées pour motiver la nomination de Juan de Cartagena. Par les nouvelles instructions, il fut invité à se rendre à Séville et à montrer aux

(1) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 95.

(2) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 98.

(3) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 88. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 127.

(4) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 90. — NAVARRETE, *loc. cit.*, t. IV, p. 128.

(5) *Atg. docum. da Torre do Tombo*, p. 423.

officielles les droits spéciaux dont il avait été investi et qui différaient notablement de ceux du 22 mars. Le roi y stipulait que de Cartagena ferait dresser l'inventaire de tous les articles et marchandises qui se trouvaient à bord des navires ; le trésorier et le contador devaient distinguer soigneusement la part du roi et celle des marchands, indiqués par Fonseca et le conseil royal, car les bénéfiques devaient être répartis sur cette base ; suivent alors plusieurs mesures pour sauvegarder les droits de la couronne dans les profits. Il résulte de ce document que de Cartagena fut en réalité le facteur des marchandises royales, fonctions qu'on ne pourrait mieux comparer qu'à celles de Giov. da Empoli dans plusieurs expéditions portugaises ; dans beaucoup de pièces, ce titre figure d'ailleurs à côté de ceux de veedor et de capitaine (1). De Cartagena fut prié en outre de donner son avis dans tout ce qui concernait la colonisation des nouvelles terres, le traitement des indigènes et leur conversion, « qui est notre principal désir ». Par une cédula postérieure, ces attributions furent encore renforcées par sa nomination au poste d' « alcaide » ou commandant de la première forteresse à construire, ou de celle que l'on trouverait dans les nouveaux pays ; cet emploi répondait probablement mieux à ses aptitudes que la haute inspection d'une escadre.

Par lettre royale du 6 avril, il fut en outre invité à tenir un journal de bord, dans lequel il noterait tout ce que le trésorier et le contador inscrieraient dans leurs livres ; en général, la présence de Cartagena sera réclamée à tous les actes qui se passeront dans l'armada. A l'arrivée aux terres nouvelles, il dressera un rapport circonstancié de ce qu'il y aura vu et appris ; il en fera prendre cinq copies, pour le cas où les navires seraient dispersés et ne reverraient pas tous la patrie.

Une cédula du même jour, adressée aux contadores du royaume de Castille, leur ordonna de continuer à payer à de Cartagena son traitement comme garde du corps du roi, quoiqu'il eût quitté la Cour, pour aller à

(1) *Arch. de Indias*, 39, 3, 3/4, libro de cuenta y razon. — Data, fol. 263 ; 148, 2, 3, libro 5, fol. 273. Inventaire d'Asensio, n^{os} 129 et 203.

« certaine découverte », comme inspecteur général à bord d'une « certaine armada (1) ».

Le 19 avril, un décret royal nomma Gonz. Gomez de Espinosa aux fonctions d' « alguazil mayor » ou officier préposé au maintien de l'ordre (2) ; le 30 du mois, Antonio de Coca fut désigné comme contador de la flotille (3) ; le même jour, une cédula accorda à Francisco, frère de Ruy Faleiro, une somme de 35,000 maravédís par an, à condition de s'établir à Séville et de s'y occuper de l'équipement des navires qui partiraient pour les Indes à la suite de ceux de Magellan (4). Le 20 juillet (5), le roi invita Geronimo Guerra, parent de Christobal de Haro (6) et qui avait acquis beaucoup d'expérience dans les affaires de navigation, à entrer dans l'escadre, à 30,000 maravédís de salaire par an ; Magellan le nomma plus tard trésorier du *S. Antonio*.

Dans plus d'une des instructions précédentes, le roi avait insisté sur l'entente parfaite entre les capitaines, le veedor, le trésorier et le contador de l'expédition ; « que chacun, dit-il, remplisse son poste avec conscience et en rende compte aux autres » ; celui de « veedor general » : vaut tout est un poste de confiance, écrivit-il à de Cartagena dans la cédula du 6 avril, car de lui dépendent « tous » les autres ; il convient donc de s'en acquitter avec beaucoup de tact ; si vous faites bien votre devoir, le mal sera moins grave, dans le cas où vous vous apereevriez de quelque négligence, si la clairvoyance et la prudence des autres venaient à faire défaut ! »

Magellan et Faleiro se sentirent blessés par les allusions contenues dans

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 54. Inventaire d'Asensio, n° 154. Barcelone, 6 avril.

(2) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 96. Le dictionnaire de la Real Academia stipule encore parmi les différentes acceptions du mot alguacil : celui qui est chargé, à bord des navires, des approvisionnements d'eau.

(3) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 97.

(4) *Ibid.*, 46, 4, 1/30, fol. 54 v°. Inventaire d'Asensio, n° 156.

(5) *Ibid.*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 101.

(6) Lettre de Recalde. NAVARRETE, *loc. cit.*, t. IV, p. 201 : « pariente y criado de Cristobal de Haro ».

ce dernier paragraphe. L'agent portugais Alvares pensa en tirer parti pour faire renoncer le capitaine à l'entreprise ; mais le commandant « ne sentait pas l'affront qu'il recevait de la part du roi même ».

Les cadres des équipages se remplirent petit à petit, la Casa ayant accepté sans beaucoup de difficulté tous ceux qui s'étaient présentés. Au moment du départ seulement, on s'aperçut qu'on avait enrôlé un nombre considérable de Portugais ; ce fut la cause du troisième retard du voyage. Le 5 mai ⁽¹⁾, le roi déclara qu'il ne pouvait entrer plus de 235 personnes dans l'armada, et il pria les officiales de diminuer encore ce nombre si possible ; Magellan avait la faculté de désigner à son choix les hommes de sa suite. Avant de partir, ajouta-t-il, les capitaines en chef seront obligés d'indiquer aux pilotes l'itinéraire qu'ils comptent suivre, ainsi que leurs méthodes pour fixer les longitudes et latitudes, conformément aux mémoires signés par eux et par les officiales. Il paraît que Magellan ne tenait pas à exécuter ce dernier ordre, du moins aussi longtemps que les navires étaient à Séville, puisque le roi dut revenir jusqu'à trois reprises sur sa recommandation.

Une autre cédula de la même date (5 mai 1519, Barcelone) ordonna de payer à Beatriz Barbosa, l'épouse du capitaine général, le traitement de son mari pendant toute la durée de son absence ⁽²⁾.

Trois jours après, le roi promulgua les instructions définitives pour le départ, pour la navigation proprement dite et pour la prise de possession des terres qu'on allait reconnaître. Elles ne comprennent pas moins de soixante-quatorze articles, formant un dossier de trente-cinq pages in-folio ⁽³⁾ ; nous reproduirons seulement les stipulations qui nous font mieux connaître l'organisation de la grande entreprise.

Dès que les navires auront quitté le Guadalquivir, Magellan réunira les capitaines, les pilotes et les maîtres, et leur distribuera les portulans, faits expressément pour le voyage ; il leur indiquera où s'opérera le premier

(1) *Arch. de Indias*, 41, 6, 2/25. Inventaire d'Asensio, n° 99.

(2) *Ibid.*, 46, 4, 1/30, fol. 55 v°. Inventaire d'Asensio, n° 157.

(3) *Ibid.*, 41, 6, 2/25, et 1, 2, 1/4, num. 8. Inventaire d'Asensio, n° 100 et 11. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 130.

atterrissage, afin de s'entendre sur le choix de la meilleure route. Les capitaines communiqueront tous les jours avec le vaisseau-amiral, si le temps le permet; la nuit, il y aura un système de lumières bien déterminé. Plusieurs paragraphes ont trait à la dispersion éventuelle de l'escadre par les tempêtes. En touchant à des îles ou terres habitées, on essaiera d'entrer en relations amicales avec les chefs des tribus, de gagner les gens plutôt par des présents que par la force des armes; dans ce but, les capitaines auront soin de s'attacher des interprètes qui comprennent les langues de l'Extrême-Orient; des punitions sévères seront infligées à quiconque insultera les femmes. En cas de rencontre avec les Arabes en pleine mer, on leur enlèvera leurs marchandises; sur terre, au lieu de les tuer, on tâchera de les vendre comme esclaves! S'il est jugé nécessaire cependant de faire un exemple, on ne reculera pas devant les mesures les plus énergiques. Une stipulation non moins intéressante se rapporte à la présence de Portugais ou d'autres Chrétiens dans les terres découvertes; Magellan tâchera d'apprendre d'eux quels sont les meilleurs procédés pour réussir auprès des populations indigènes que ses coreligionnaires auront connues, et il réunira le plus de renseignements possible sur les régions d'Asie que l'on ira ensuite reconnaître.

Plusieurs prescriptions règlent le chargement des navires; les chefs auront soin de tenir les bouches des pompes au-dessus du niveau de l'eau et ils n'embarqueront pas trop de marchandises; les prix d'achat et de vente (par échange) sont strictement fixés; le partage du butin se fera en tenant compte du grade et du rang de chacun des hommes. Les capitaines traiteront leur équipage avec douceur; ils iront visiter les blessés et les malades et défendront aux médecins d'accepter des gratifications; la ration des hommes sera rigoureusement réglementée et sera fréquemment contrôlée. D'autres articles ont trait aux mesures à prendre en cas d'incendie; quant à la construction de maisons dans les pays tropicaux, il faudra éviter les terrains marécageux et les vallées, mais rechercher au contraire le flanc des montagnes et les endroits où l'air est pur.

Un point sur lequel le roi ne cessa d'insister, consiste dans la défense d'explorer le domaine du Portugal; si l'on tombait sur un navire portugais

dans les eaux espagnoles, on le sommerait de quitter les parages, après avoir confisqué la cargaison. Le long document se termine par une liste de quintaladas ou marchandises libres de droits et de péages (excepté du vingtième pour le roi) que tout le monde, du simple mousse au veedor général, était autorisé à embarquer dans les navires; elles variaient de 75 à 8,000 livres ⁽¹⁾.

Mais on cherche vainement dans la longue énumération des stipulations, une définition de l'objet même de l'expédition et des zones d'influence portugaise et espagnole, séparées par la ligne de démarcation pontificale. Le roi attachait toutetois à la solution de ce problème une importance primordiale, comme nous le prouve la mesure suivante : lorsque, pour des motifs de santé, Ruy Faleiro fut empêché d'accompagner Magellan, Charles I^{er} nomma à sa place Andres de San Martin, le meilleur astronome de Séville, muni, bien entendu, des instruments et méthodes du Portugais.

16. — De Haro et de Cartagena à Séville; agissements du facteur Alvares; procès de Juan de Aranda.

Juan de Cartagena a dû atteindre Séville, peu après le 6 avril, date à laquelle il fut nommé inspecteur général de l'armada; il y arriva en même temps que Christobal de Haro. Liés d'ailleurs par une communauté d'intérêts, ils présentèrent ensemble, à la Casa, les pouvoirs étendus dont le roi les avait investis. Les oficiales s'aperçurent immédiatement que certaines de leurs attributions étaient en contradiction avec les pouvoirs de Magellan et de Faleiro, et n'en cachèrent pas leur surprise; de Cartagena et de Haro leur communiquèrent alors sans doute les motifs qui avaient engagé Fonseca à prendre les mesures de prudence de l'espèce.

De concert avec le veedor et le marchand, les facteurs invitèrent Magellan à venir exposer devant eux l'itinéraire de l'expédition, et de leur apprendre les raisons qui empêchaient de nommer un capitaine pour le

(1) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 129, n. 1.

deruier navire de l'armada. A la première demande, Magellan répondit évasivement, s'en rapportant à son contrat avec le roi; à la seconde, il répliqua que son plan était de passer lui-même de temps à autre à bord du cinquième bâtiment, qui porterait en outre le farol ou lanterne de guide. On lui fit remarquer le grand nombre de Portugais inscrits aux rôles des équipages; cette insinuation visait directement les bruits qui circulaient sur les intentions du capitaine en chef; d'après l'agent Alvares, Magellan se serait contenté de dire qu'il agirait selon sa volonté, sans rendre compte de ses actes à personne, et qu'il attendait de la part de de Cartagena une explication et une définition exacte de ses fonctions. Les oficiales menacèrent de ne payer aucun des Portugais engagés par le commandant; des deux côtés on convint finalement d'envoyer un courrier au roi pour dissiper les malentendus.

Les adversaires de Magellan avaient donc réussi à semer la méfiance jusque chez les principaux défenseurs des projets du capitaine, chez de Haro et Fonseca. Le conseil royal s'était-il effrayé du nombre considérable des Portugais de l'armada et des bruits tendancieux des agents de Don Manuel, d'après lesquels le commandant aurait nourri le plan de trahir le roi Charles et de livrer l'escadre au Portugal? La réponse qu'attendit l'amiral avec une si vive impatience, n'arriva qu'après le 17 juin. Ce fut une déception : Charles 1^{er} ne donna autorisation qu'à cinq Portugais de rester à bord de l'escadre! Magellan dut s'incliner devant cet ordre, qui entraînait un nouveau retard dans l'appareillement des navires. Tout aussi net fut le ton d'une réponse royale à Ruy Faleiro, qui avait demandé si son frère pouvait l'accompagner à bord de l'armada; Charles acquiesça à cette prière, à condition que Francisco Faleiro fût un des cinq Portugais autorisés.

Nous verrons dans la suite avec quelle peine les oficiales parvinrent à compléter les cadres, ayant dû congédier en masse les Portugais, quoiqu'ils fussent les meilleurs marins pour l'expédition projetée. Le 20 juillet, la Casa n'avait pas encore réussi à les remplacer. Ce jour-là, le roi répéta expressément que sa volonté était de ne pas laisser s'embarquer plus de cinq Portugais; les oficiales devaient avoir soin que Magellan ne trans-

gressât pas cette prescription. Ainsi l'entreprise lancée si brillamment, se trainait lamentablement. La Casa, par la personne du facteur de Recalde, osa aller jusqu'à prétendre que Magellan seul serait responsable du dommage et du « scandale » qui suivraient, s'il n'obéissait pas en tous points aux ordres royaux.

Il n'en aurait pas fallu autant pour que des gens, moins résolus que le capitaine général à tenir leur parole, abandonnassent la partie et accueillissent avec empressement les propositions que les agents portugais ne se lassèrent pas de lui présenter.

« Trouvant que le moment propice était venu pour lui parler des affaires que Votre Altesse m'avait ordonnées, dit Sébastien Alvares dans sa lettre du 18 juillet 1519 ⁽¹⁾, j'allai voir Magellan chez lui. Je le vis occupé à remplir des boîtes et des pots de conserves. Je voulus marcher droit au but ; prétextant qu'il me semblait, d'après le travail qu'il faisait, que son néfaste projet s'approchait de la réalisation, je lui avouai que j'étais venu pour m'entretenir une dernière fois avec lui. Je lui rappelai combien de fois, en ami et bon Portugais, je lui avais déconseillé le mauvais pas qu'il allait faire ; m'excusant d'avance des choses, désagréables peut-être, que je devrais lui dire, je citai quelques-unes des paroles sensées qu'il m'avait dites antérieurement et qui m'avaient fait espérer qu'il ne partirait pas pour une expédition si nuisible aux intérêts de Votre Altesse. La voie qu'il s'était choisie est plus hérissée d'obstacles que la roue de Sainte-Catherine ; pourquoi n'avait-il pas pris celle de Coïmbre et n'était-il pas rentré dans sa patrie, dans la grâce de Votre Altesse qui lui prodiguerait ses faveurs ? J'énumérai tous les dangers, toutes les erreurs auxquelles il s'exposait à mon avis. Il répliqua qu'en homme fidèle à sa parole, il ne pouvait faire autrement que de continuer l'œuvre qu'il avait commencée. Je répondis qu'il ne convenait pas de baser son honneur sur des infamies, et que sa conduite

(1) *Alg. docum. da Torre do Tombo*, p. 431. — LORD STANLEY OF ALDERLEY, *The first voyage, etc.* Appendix X. — Traduction anglaise dans GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 130. — Version espagnole dans NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 153.

montrait qu'il ignorait ce que c'est l'honneur et la sagesse ; les gens distingués de Séville le considéraient comme traître, de bas caractère et de sang impur, puisqu'il s'était engagé dans une affaire si pernicieuse pour son véritable roi, entreprise que lui seul avait montrée, combinée et achevée.

» Magellan me dit qu'il reconnaissait la faute qu'il allait commettre, mais qu'il espérait sauvegarder les intérêts de Votre Altesse, à qui son expédition rendrait, au contraire, un réel service. Je fis observer que tout le monde approuverait cette déclaration, mais que personne ne la comprendrait. Car comment découvrirait-il les pays auxquels il faisait allusion, sans toucher aux possessions de Votre Altesse ? Dans tous les cas, il atteindrait Votre Altesse dans ses ressources, et causerait du tort à toutes les classes de la population du royaume. Ce qui trahit cependant qu'il n'avait pas perdu tous sentiments élevés, ce fut une promesse, qu'il m'avait déjà faite autrefois, de retourner au Portugal, même sans espoir de récompense, si Votre Altesse le faisait rappeler ; si Vous ne lui accordiez aucune grâce, il lui resterait toujours la Serra d'Ossa et la vie d'hermite. Il me semble qu'il est très sincère en tout ce qui concerne son honneur et sa conscience. Notre entretien fut si long que je ne sais pas me le rappeler complètement.

» Le capitaine, à un moment donné, m'invita à lui confier davantage ; ce que je lui avais communiqué, dit-il, ne venait pas de moi et il me pria de lui révéler ce que Votre Altesse m'avait ordonné de lui proposer, de lui dire sur quelles faveurs il pourrait compter. Je protestai, disant que je n'étais pas un homme assez important pour que Votre Altesse m'employât dans une affaire pareille et que je lui en parlais aujourd'hui comme en d'autres semblables occasions. Ici, il voulut me faire un compliment, m'avouant que, si la négociation que j'avais commencée avec lui finissait bien, sans intervention d'autrui, Votre Altesse pouvait être tranquille. Mais Nuño Ribeiro lui avait déjà dit certaines choses insensées ; João Mendez également avait beaucoup promis mais sans rien garantir, et le capitaine énuméra les récompenses que Votre Altesse lui avait offertes par l'intermédiaire de ces deux envoyés. Il se plaignit du destin et m'assura qu'il avait songé bien des fois à la situation créée ; mais rien, ajouta-t-il, ne le justifierait d'abandonner

un prince qui lui avait montré une si grande bienveillance. Je répondis qu'une conduite franche et conforme à sa bonne réputation exigeait qu'il fit son devoir et qu'il ne méprisât pas les faveurs qui l'attendaient de la part de Votre Altesse. Je le priai d'examiner en toute conscience, d'une part les mobiles qui lui avaient fait quitter sa patrie, c'est-à-dire une augmentation de cent reales de moradia que Votre Altesse ne lui accorda pas, ne voulant pas violer ses lois ; d'autre part, les deux séries d'ordres promulgués par le roi Charles, en contradiction avec les siens, et de se décider, après avoir comparé le dernier affront au premier, à écouter la voix de l'honneur.

» Magellan fut très étonné de me voir si bien informé ; il me dit alors toute la vérité, que le courrier était parti, et d'autres détails que je connaissais déjà. Il me répéta qu'il n'entrevoyait vraiment pas la raison pour laquelle il se retirerait de l'entreprise, si toutes les stipulations des capitulations s'exécutaient normalement ; puis, il voulait d'abord savoir ce que ferait Votre Altesse. Que pouvait-il désirer davantage, insistai-je, que de voir les ordres royaux ? En outre, Ruy Faleiro, ne raconte-t-il pas en public qu'il ne suivra pas le farol de Magellan et qu'il naviguera vers le sud, et que dans toute autre situation il ne partira pas ? Magellan croit partir comme le chef de l'armada, mais je sais que d'autres partiront avec lui, en opposition avec lui, ce qu'il apprendra seulement lorsqu'il sera trop tard ! Il ne devait pas trop se fier aux paroles mielleuses de Fonseca. Le moment de se décider était enfin venu : il me donnerait une lettre pour Votre Altesse ; j'irais défendre sa cause auprès de la Cour, par simple amitié pour lui, car je n'avais reçu aucune instruction officielle, et les démarches que j'avais commencées, je les faisais absolument à titre personnel.

» Il ne voulut rien me dire de décisif avant le retour du courrier qui devait apporter la réponse du roi, et notre conversation en resta là... J'ai parlé deux fois avec Ruy Faleiro ; mais à tout ce que je lui exposai, il me répondit invariablement qu'il ne pouvait pas agir contre un roi qui lui avait prodigué tant de faveurs ! Il me fait l'impression d'un homme qui n'est pas sain d'esprit ; son génie familial paraît lui avoir enlevé toute la sagesse qu'il a dû posséder autrefois. Je pense que, si Magellan était gagné, Ruy Faleiro suivrait sans difficulté. »

La lettre du roi à laquelle Alvares fait allusion et que Magellan attendait si impatiemment, se rapporte sans doute aux attributions de J. de Cartagena; les craintes du capitaine général ne furent heureusement pas confirmées et il put faire part aux ofciales que, par l'intermédiaire du veedor même, il avait reçu une instruction, dans laquelle il est certifié que de Cartagena n'était pas investi d'ordres contraires aux siens (1). La malice du diplomate portugais se trouva donc déjouée; Magellan n'écrivit jamais de lettre à D. Manuel pour lui demander de le rappeler officiellement; son honneur, auquel Seb. Alvares lui-même avait dû rendre hommage, lui interdisait cette démarche. Sans doute, si D. Manuel avait voulu reconnaître son erreur et inviter Magellan à venir à Lisbonne, il n'est pas impossible que le capitaine eût obéi, même s'il n'avait pu exécuter dans ce cas son plan de rejoindre son ami Serrão (2); nous connaissons plus d'un exemple illustre de gens qui cherchèrent à se consoler en Dieu de l'ingratitude du monde; rappelons celui de D. João de Castro et son ermitage de Penha Verda (3), qui appartient sensiblement à l'époque que nous envisageons ici.

Magellan et Faleiro furent directement intéressés au procès que le fiscal des Indes, le licencié de Prado, avait intenté à leur associé de la première heure, le facteur Juan de Aranda. Est-ce une des causes qui contribuèrent à remettre de nouveau le départ de l'armada? On se rappelle que de Aranda avait obtenu, par contrat du 23 février 1518, la huitième partie des profits éventuels de l'expédition; depuis le mois d'octobre au plus tard, le conseil des Indes avait été saisi de cette négociation, on ne sait par quel intermédiaire. Le facteur n'avait pas cherché d'ailleurs à cacher le contrat qu'il venait d'extorquer aux deux Portugais; Christ. de Haro connaissait parfaitement l'accord du 23 février, puisque de Aranda l'avait communiqué

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. LI.

(2) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 131, n. 1, voit dans l'allusion à Serra d'Ossa une fine raillerie de la part de Magellan.

(3) MARTINS, *Portugal nos mares*, p. 135.

à plusieurs de ses parents à Burgos (1). Le marchand aurait-il incité l'astronome à dénoncer la négociation, ou la conduite de J. de Aranda aurait-elle été signalée au conseil du roi par ses deux collègues de la Casa, notamment par J. Lopez de Recalde (2)?

Par cédula du 19 octobre 1518, signée de Saragosse, le lieutenant de l'assistante de Séville, le D^r Juan Fern. de la Gama, avait été chargé de recevoir secrètement les dépositions de Magellan et de Faleiro; l'interrogatoire de Magellan eut lieu le 19 avril à Barcelone, et mit entre autres choses au jour que le capitaine, tenu par son contrat avec de Aranda, n'avait pas pu formuler les prérogatives qu'il aurait voulu solliciter du roi, et qu'il avait dû se contenter de beaucoup moins (3). Le 6 novembre 1518, devant l'escribano du roi et le notaire public, les deux Portugais répétèrent l'un après l'autre leurs déclarations (4). Juan de Aranda ne présenta pas moins de neuf mémoires, outre sa déposition préalable, pour prouver qu'il n'avait accepté les profits en question qu'en retour des multiples services qu'il avait rendus aux deux transfuges, s'étant aperçu des efforts de l'ambassadeur du Portugal pour faire rentrer Magellan et Faleiro dans leur patrie. Il rappela qu'il avait acheté les navires de l'expédition et s'était donné beaucoup de peine pour trouver de bons équipages; il avait dépensé plus de 1,500 ducats pour venir en aide à ses protégés en une foule d'occasions. Ses intentions avaient été pures, jura-t-il; il ne se sentait coupable de rien, si ce n'est d'avoir accepté ce que les Portugais lui avaient accordé de leur propre gré!

Le 2 juillet suivant, le licencié prononça comme suit son jugement devant le conseil des Indes : « Aranda a réellement commis un délit; comme facteur de la Casa de Séville, il n'avait ni à demander ni à recevoir des grati-

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 3. Inventaire d'Asensio, n° 12' (cité par erreur n° 8). — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 28.

(2) Lorsqu'en 1523 Juan de Aranda put reprendre son poste à la Casa, il réussit, très peu de temps après, à faire suspendre J. L. de Recalde dans ses fonctions de contador, sous prétexte d'incapacité dans l'équipement d'une armada contre les corsaires français. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. XXI.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 3. Inventaire d'Asensio, n° 10. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 54.

(4) MEDINA, *Colección*, t. 1, p. 21.

fications ou promesses, ce qui est contraire aux serments prêtés à son entrée en fonctions et à la fidélité envers le roi; par conséquent, il perdra le dit huitième ainsi que son poste de facteur de la Casa, en dehors des punitions ordinaires et extraordinaires, se rapportant à pareille faute, selon les lois de ces royaumes (1) ».

Le 20 juillet 1519, de Aranda interjeta appel de cette décision; du 23 juillet au 5 août, le procès fut plaidé à nouveau devant le conseil des Indes, présidé par l'évêque de Burgos, assisté de D. Garcia de Padilla, du licencié Zapata, du protonotaire Pierre Martyr, et en présence du secrétaire royal Francisco de los Cobos. Il s'agissait de savoir si Magellan et Faleiro n'auraient pas fait un contrat plus avantageux pour le roi, si de Aranda n'était pas intervenu et si, dans ce cas, les intérêts de la couronne n'auraient pas été mieux sauvegardés (2) ? Le fiscal opina pour l'affirmative et sanctionna simplement la sentence de la première session. Magellan et Faleiro n'eurent qu'à se féliciter de l'issue du procès; de Aranda leur avait bien rendu quelques services, mais il leur avait imposé de lourdes et injustes obligations. L'évêque Fonseca, de son côté, n'avait plus à craindre dorénavant l'immixtion de tierces personnes dans ses rapports avec les navigateurs portugais.

17. — Ruy Faleiro n'accompagne pas Magellan; dernière remise du départ.

De toutes les difficultés qui contrarièrent l'équipement des navires à la dernière minute, aucune n'exaspéra davantage Magellan que l'ordre par lequel il fut interdit à Ruy Faleiro de partir pour motifs de santé, et qui nomma Juan de Cartagena (3) comme personne conjointe, « conjunta per-

(1) MEDINA, *Colección*, p. 42.

(2) IDEM, *ibid.*, p. 53.

(3) Cédule royale du 26 juillet 1519, Barcelone. Mais Ruy Faleiro est encore nommé, avec Magellan, comme « capitaine de la flottille », dans un document royal daté du 6 août 1519. — *Arch. de Indias*, 1, 2, 2/2, num. 5. Inventaire d'Asensio, n° 14.

sona » du commandant. Charles I^{er} chargea l'astronome de s'occuper des préparatifs d'une seconde expédition aux Moluques. Herrera prétend que la cause réelle du nouvel arrangement fut le désaccord entre les deux capitaines généraux, à propos de la prérogative de la garde de l'étendard royal et du farol (1). Magellan, dans sa réponse aux oficiales, le Dr Sancho de Matienzo et Juan L. de Recalde, déclara qu'il ne consentirait pas à ce que Faleiro restât à Séville, si son frère Francisco n'était autorisé à partir avec lui comme capitaine de navire, et si Ruy ne remettait à la Casa, ou à lui personnellement, ses méthodes d'observation des longitudes et les instructions correspondantes (2). L'amiral obtint bien, par l'intermédiaire de la Casa (3), les précieuses indications astronomiques de son collègue, comprenant trente chapitres, dit Barros, (4) mais Francisco Faleiro resterait en Castille.

L'ambassadeur portugais da Costa avait déjà annoncé, le 28 septembre 1518, que l'astronome ne disposait plus de toutes ses facultés intellectuelles. Alvares, naturellement, renforça encore cette note, ajoutant que les deux commandants n'étaient même pas d'accord sur l'itinéraire du voyage. Ce manque d'harmonie entre les chefs de l'expédition, exagéré sans doute par les agents portugais, dut engager Fonseca à retenir Faleiro à Séville; là, entouré des soins de son épouse, de son père et de Francisco, arrivés tous en Castille avant le 18 juillet (5), le malade, croyait-on, se rétablirait certainement. L'activité de Ruy, en tant que promoteur de l'expédition, finit ici; l'astronome, en effet, ne recouvra sa lucidité d'esprit que par périodes, celles-ci de plus en plus espacées. Nous pouvons achever par conséquent ici ce que nous savons des dernières années du principal collaborateur de Magellan.

On est assez bien renseigné à ce sujet par une série de pièces de justice

(1) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX. — ARGENSOLA, *Anal. de Arag.*, lib. I, cap. LXXIX, p. 740.

(2) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 106.

(3) IDEM, *ibid.*, p. 108.

(4) *Loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

(5) H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 717.

provenant du procès de son frère Francisco avec l'épouse de l'astronome, Eva Alfonso, assistée du célèbre cosmographe Diego Ribeiro.

Nous apprenons que Ruy Faleiro tomba sérieusement malade, peu après le départ de l'armada. Sa femme, d'après une déposition de Francisco, l'abandonna presque aussitôt, et rentra en Portugal avec leur enfant, contre le désir de son mari; elle resta dans ce pays, à Cubillan, jusqu'en 1528, sans consentir à revoir ou à écrire même à Faleiro. Étant plus ou moins rétabli, l'astronome se rendit à son tour dans sa patrie, pour y compléter sa guérison et rejoindre son épouse; mais avant d'atteindre Cubillan, il fut saisi par ordre du roi de Portugal et emprisonné. Il resta enfermé pendant six mois, puis fut transporté à Linarès, à quatre lieues de Cubillan, où on le retint encore quatre mois. Tout le temps que dura son emprisonnement, ni Eva Alfonso ni son beau-père ne lui rendirent une seule visite; au contraire, ils lui enlevèrent son unique serviteur, l'esclave nègre qui le soignait, sous prétexte qu'il leur appartenait!

Francisco Faleiro s'était adressé à la Cour de Charles I^{er} pour obtenir la délivrance de son frère. Ruy, de son côté, avait envoyé au roi deux suppliques : dans l'une, remise par Francisco au cardinal-gouverneur de la Castille ⁽¹⁾, il demanda en même temps de lui payer le tiers de son traitement. Francisco reçut finalement les pièces sollicitées en faveur de son frère; au péril de sa propre vie, il alla en Portugal et y saisit la justice de l'affaire. Il rentra avec son frère à Séville, au même moment pour ainsi dire que rentra dans le port le navire *S. Antonio*, de l'armada de Magellan, qui avait fait défection dans le détroit sud-américain ⁽²⁾.

Ruy s'occupa dans la suite de l'équipement des nouvelles flottilles à destination des Moluques. Le 22 mars 1523, il supplia le roi de pouvoir toucher

(1) Lettre de la Casa au cardinal-gouverneur, du 31 juillet 1520. — *Arch. de Indias*, 2, 5, 1/6. Inventaire d'Asensio, n° 22.

(2) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1, num. 14. — P. PASTILLS, *loc. cit.*, p. 574 : « nous avons payé Ruy Faleiro et son frère Francisco, venus à Pâques de la prison de Portugal, car ils se trouvaient sans la moindre ressource, et pour qu'ils restent ici, en vertu des ordres de Votre Majesté ». Lettre des Oficiales, du mois de mai 1521, Séville.

ses émoluments de capitaine de l'expédition de Magellan ; il ajouta qu'on venait de lui faire de nouvelles propositions pour rentrer au Portugal, mais il avait énergiquement refusé d'y donner suite. Il demanda l'autorisation d'envoyer à son propre compte un ou deux navires en Orient, et offrit de laisser au roi le tiers des bénéfices totaux (1). Dans une deuxième lettre, datée du même jour, il insista de nouveau pour qu'on lui payât sa solde, et préconisa l'envoi régulier, tous les ans, d'une armada aux Indes (2). Les années suivantes, le malheureux perdit de plus en plus ses facultés intellectuelles ; il devint finalement fou furieux (3). Le 9 septembre 1526, le roi chargea Francisco de la garde de son frère, moyennant une certaine rémunération (4) ; mais le 9 novembre, Charles I^{er} revint sur sa décision, à la prière de Diego Ribeiro et d'Eva Alfonso ; il ordonna de confier Ruy aux soins de son épouse et de lui payer les appointements de son mari, si elle acceptait de rester auprès de Ruy (5). Eva Alfonso continua toutefois à résider au Portugal, ne venant à Séville que pour toucher l'argent ; une cédula du 12 avril 1527 (6) révoqua donc la disposition en sa faveur. En 1530, de nouveaux appels en justice d'Eva Alfonso et de Francisco Faleiro eurent lieu (7). Le procès traîna en longueur jusqu'à la mort de l'astronome, survenue on ne sait exactement à quelle date, mais certainement à une date postérieure à 1544, puisque les deux Faleiro sont encore

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 22. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 314. Inventaire d'Asensio, n° 33.

(2) *Ibid.* — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 313. Inventaire d'Asensio, n° 34 : « le roi entendrait mieux ses intérêts, ajouta-t-il, s'il voulait m'envoyer, avec mes cartes, mes instruments et mes connaissances, dans l'Inde, de préférence à tout autre capitaine, car personne ne s'y connaît comme moi ! »

(3) *Arch. de Indias*, 52, 6, 1/13, num. 2. Inventaire d'Asensio, n° 131.

(4) *Ibid.*, 139, 1, 7, libro 11, fol. 166 v°. Inventaire d'Asensio, n° 176.

(5) *Ibid.*, 139, 1, 7, libro 11, fol. 296. Inventaire d'Asensio, n° 177.

(6) *Ibid.*, 139, 1, 7, libro 12, fol. 70. Inventaire d'Asensio, n° 179.

(7) *Ibid.*, 49, 6, 9/39, num. 2. Inventaire d'Asensio, n° 132. — *Ibid.*, 148, 2, 4, libr. 7, fol. 191. Inventaire d'Asensio, n° 206 : document du 24 septembre 1540, contenant une supplique de Francisco, adressée à la Casa de Séville, pour qu'on lui paie, par anticipation, le dernier tiers de son traitement et de celui de son frère ; il y est dit que Ruy est toujours malade, et vit dans l'indigence !

mentionnés dans les listes de paiement du 23 octobre 1543 et du 30 décembre 1544 (1).

Par une pétition du 16 mai 1531, le conseil des Indes appuya une demande de Francisco, tendante à voir porter sa solde à 50,000 maravédís (au lieu de 35,000) et à être admis comme « continuo » ou garde du corps du roi ; il resterait cependant attaché en qualité de cosmographe à la Casa de Séville, où il rendait de réels services (2). Nous le trouvons encore cité comme pilote de la Casa en 1566 ; il assista, en cette année, à la *junte* des pilotes qui devaient examiner si les îles Philippines appartenaient de droit au domaine de la Castille (3).

Magellan a dû être tristement surpris de voir que le roi n'accorda pas l'augmentation de solde qu'avaient sollicitée jusqu'à deux reprises les meilleurs de ses pilotes. Par une lettre du 30 juin 1519, Juan Rodr. Serrano, Andres de San-Martin, Juan Rodr. Mafra et Vasco Gallego, demandèrent en effet pour la seconde fois d'être rétribués comme Juan Carbalho et les pilotes portugais en général qui servaient dans les expéditions de l'Inde et de l'Extrême-Orient, c'est-à-dire à raison de 3,000 maravédís par mois, pendant toute la durée du voyage (4). Par la dernière cédule avant le départ, le roi confirma seulement ce qu'il leur avait accordé par la cédule du 5 mai précédent : exemption de paiement de loyer à Séville, privilèges de chevalerie, outre une année de solde payée d'avance (5).

Le décret du 26 juillet 1519, ordonnant à Ruy Faleiro de rester à

(1) *Archiv. de Indias*, 148, 2, 4, libro 8, fol. 279, et libro 9, fol. 153 v°. Inventaire d'Asensio, nos 207 et 208.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 334. — Ces documents prouvent, entre autres, que les deux Faleiro ne peuvent pas être identifiés avec leurs homonymes Ruy et Francisco Faleiro, dont Sousa Viterbo, dans *Trabalhos nauticos*, t. I, p. 96, énumère les services rendus au Portugal durant les années 1524, 1526 et 1527.

(3) *Arch. de Indias*, 139, 1, 11 ; 9 juillet 1566. — M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 351.

(4) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 9. MEDINA, *Colección*, t. I, p. 84. Inventaire d'Asensio, n° 12.

(5) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX.

Séville, rappela encore que le roi avait appris que dans l'armada s'étaient enrôlés dix-sept grumetes (jeunes marins) portugais. Puisque la Casa avait trouvé des grumetes, natifs de ses royaumes, il ne permit pas que les Portugais s'embarquassent, ni dans l'expédition de Magellan ni dans celle d'Andres Niño ; il fallait se tenir strictement au nombre d'étrangers, fixé antérieurement ; de même les dispenseros (dépensiers) et escribanos (comptables) engagés par Magellan, ne devaient être admis qu'à condition d'être originaires de l'Espagne (1). Le capitaine général protesta qu'il n'avait que deux dépensiers portugais, dont l'un s'était marié à Séville et l'autre était son propre serviteur ; tous les deux jouissaient de sa confiance et sauraient rendre bon compte de leurs fonctions. Quant aux simples marins, le commandant déclara qu'il avait accepté ceux que les mestres lui avaient présentés ; la cédula du 5 mai 1519 l'autorisait, en effet, d'enrôler ces gens « s'il les trouvait à son goût, puisque lui, Magellan, était seul compétent dans cette affaire ». Il obtint en outre qu'aucun des Portugais qui auraient à remplir des postes élevés à bord des navires, ne serait éloigné, à moins de contre-ordre exprès de la part des oficiales. Il pria donc la Casa de ne plus s'opposer à l'embarquement de ses équipages, car il ne pouvait se séparer d'eux qu'en abandonnant l'entreprise tout entière ; les facteurs seuls, dans ce cas, seraient responsables de l'échec de l'expédition, les navires étant maintenant prêts à mettre à la voile, et les ordres d'appareiller étant distribués aux capitaines et aux pilotes (2).

Il est pénible de lire la longue information du 9 août 1519, c'est-à-dire de la veille même du départ ; cette pièce constitue une véritable plaidoirie de Magellan contre les accusations de la Casa d'avoir enrôlé trop de Portugais (3). Parmi les personnes dont le commandant invoqua le témoignage, se trouvent les noms de G. G. de Espinosa, de Mafra, des Génois Balthazar et Juan Bautista ; tous ces gens avaient été envoyés dans divers ports de

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 8. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 156. Inventaire d'Asensio, n° 13.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, doc. XIII, p. 129.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 6. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 91. Inventaire d'Asensio, n° 15.

l'Espagne pour y enrôler des natifs du pays : G. G. de Espinosa, alguacil de l'armada, à Malaga; Balthazar Genoves, mestre du *Santiago*, avait parcouru la même ville, muni d'argent comptant pour conclure immédiatement les engagements; Juan Bautista, mestre du vaisseau-amiral, s'était rendu jusqu'à deux fois à Cadix avec une lettre du facteur Matienzo, dans laquelle étaient énumérées la solde et les faveurs spéciales accordées à tous les participants à l'expédition. Or, le manifeste n'avait pu être publié à cause de l'opposition du contador de la Casa, J. Lopes de Recalde, le collègue de Matienzo ! En dehors de Séville, où le crieur public avait annoncé dans les rues et sur les quais le prochain départ de l'escadre et invité les marins castillans à s'enrôler, Magellan avait expédié dans d'autres localités Diego Martin, personne de confiance du capitaine général, Antonio Fern. Colmenero et Seb. del Cano, ainsi que plusieurs amis et parents de Magellan qui ne pouvaient pas déposer dans l'affaire, tels que Barbosa, Serrano, de Aranda. Ces témoins déclarèrent avant toutes autres choses que le capitaine en chef ne leur avait pas ordonné de faire les dépositions qui allaient suivre. Toutes les réponses furent favorables à Magellan et tendirent à le décharger des soupçons inqualifiables de ses adversaires. Il ressort de cette enquête que les motifs qui empêchèrent les marins espagnols de s'engager, ce furent l'insuffisance de la solde et leur aversion à servir sous un capitaine portugais (1).

Le roi autorisa finalement Magellan à emmener dix ou douze Portugais à désigner par le Conseil, et autant à choisir par le commandant; en réalité, plus de trente-sept Portugais figurèrent sur les listes des équipages. Dans les comptes de la Casa, faits après le retour de la *Victoria*, leurs noms sont accompagnés d'une remarque qui montre bien l'état d'esprit des Espagnols, même après le succès de l'expédition : « à juger par le conseil de l'Inde, s'il y a lieu de leur accorder la solde (2) ».

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, doc. XIII, p. 91.

(2) IDEM, *ibid.*, t. I, p. 178. — CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. VI, cite, parmi les trente Portugais qui servirent à bord des navires, les noms suivants : Alvaro de Mezquita destremoz, et un da Silva de Coïmbre, Martin de Magalhães, Estevão Diaz, fils d'un abade de Beira, Gomçala Rodriguez Ferreyro, natif de Leyria, Afonso Gonçalvez, natif de Serra da Estrela, Nuno, criado du comte de Vila-Nova, et Rabelo.

Parmi les participants à l'expédition, on trouve d'ailleurs représentées presque toutes les nationalités de l'Europe ; les Italiens, au nombre de vingt-sept, furent les plus nombreux ; parmi eux, les Génois et les Vénitiens jouirent de la réputation d'être les meilleurs pilotes et maîtres. On y compte cinq Flamands, principalement des bombardiers ⁽¹⁾, métier qu'exercèrent également la plupart des Allemands de l'escadre ; dix-neuf Français ⁽²⁾, un Anglais, des nègres, des Arabes même, beaucoup de gens de Biscaye et des îles Açores et Madère, en tout 380 hommes au moins ⁽³⁾.

Jusqu'au dernier moment, Magellan se déclara disposé à remplacer ces étrangers, en premier lieu les Portugais, par des sujets de la Castille, s'il les trouvait capables et si leurs exigences n'étaient pas excessives. Plusieurs de ses compatriotes reçurent donc au dernier moment ordre de se retirer, entre autres deux membres de la famille du commandant, qu'il réussit cependant à faire accepter comme pilotes de la Casa : Pedro de Abreo, à 25,000 maravédís de traitement annuel, et un Miguel de Mezquita ⁽⁴⁾ (frère (?) des Alvaro et Martin de Mezquita, « sobrino de Magallanes ⁽⁵⁾ », servant dans la flottille), qui toucha 15,000 maravédís de solde par an pendant l'absence de Magellan ⁽⁶⁾.

(1) Pedro de Urrea et Roldan de Argote ou Arbot(e), 21 ans, de Bruges ; maestre Pedro, de Bruxelles ; Antonio Flamenco et Joan Flamenco, d'Anvers. Des Flamands se rencontrent à bord de beaucoup de navires portugais de l'époque, le plus souvent comme bombardiers. Voir *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, pp. 101-104, et PROSP. PERAGALLO, *Cenni intorno alla colonia italiana in Portogallo nei secoli XIV, XV, XVI*. MISCELLANEA DI STORIA ITALIANA. Torino, 1904, p. 68, n. 3.

(2) Treize Français, d'après P. GAFFAREL, qui les cite dans sa traduction des *Huit Décades de P. Martyr*, d. VII, p. 488, n. 2.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 6 : liste des participants au voyage. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 12. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 113. — O. KÖLLIKER, *loc. cit.*, Tafel 8.

(4) *Arch. de Indias*, 46, 4, 1/30, fol. 77 v°. Inventaire d'Asensio, n° 169. Il reçut régulièrement, à partir de 1523, la somme de 15,000 maravédís par an, en récompense de ses services et de ceux de son oncle Magellan.

(5) *Ibid.*, 129, 1, 6, libro 9, fol. 53 v°. Inventaire d'Asensio, n° 168.

(6) *Ibid.*, 1, 2, 1, num. 14. Lettre de la Casa au roi, de mai 1521. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX : « i que Magallanes no llevase consigo à Martin de Mezquita, ni à Pedro de Abreo, por tenerlos por inquietos ».

Le lendemain de cette humiliante instruction, un mercredi, le 10 août 1519, les navires quittèrent le port de las Mueles, en rade de Séville, et descendirent la rivière, conformément à une recommandation de la Casa et « pour que, disait-elle, le capitaine ne nous accuse pas de retarder le départ de l'expédition ».

On voit clairement par ces derniers rapports que la bonne entente ne régnait plus entre Magellan et les oficiales. Un document trouvé aux archives de Séville parle en termes couverts d'un « scandale » auquel furent mêlés les précédents et le trésorier Luis de Mendoza, capitaine du navire *Victoria* ; à la suite des révélations, deux Portugais furent congédiés pour raison d'indiscipline. Herrera ⁽¹⁾ rapporte que de Mendoza fut invité par le roi à se soumettre aux ordres de Magellan et à ne plus discuter avec lui sur certaines questions touchant l'expédition. Le marin Diego Martin, de Huelva, fut signalé par les oficiales comme « reportador de parleria » ou délateur, et comme une des personnes qui furent la cause de la violente dispute avec le commandant ; la Casa refusa même de lui payer sa solde, sous prétexte que Magellan l'avait nommé maître de la *Victoria*, contrairement à la volonté des oficiales, quoiqu'il fût incapable de servir même comme simple marin ; « le capitaine général, remarquèrent-ils, l'affectionnait à cause de sa conduite dans l'incident de Mendoza ⁽²⁾ ». De telles mesures avaient sans doute une cause plus importante qu'une simple divergence de vues. Mendoza, qui se distinguera si tristement au complot de la baie de Saint-Julien, dut être condamné déjà à cette occasion par le conseil du roi ; par contre, nous trouvons Diego Martin cité au nombre de ceux à qui Charles 1^{er} accorda les insignes de chevalerie avant la mise à la voile de la flottille ⁽³⁾.

(1) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX.

(2) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 201.

(3) La plupart des autres qui reçurent le même privilège, furent des pilotes de renom : Juan Rodr. Mafra, quatre personnages du nom de Pinzon (Juan, Vicentianes, Andrez Gonz. et un quatrième), Alv. Al. Noto, Al. Gonçalez de Palos, Diego de Lepe, Miguel Alonso, capitaine, Gomez Munoz, chapelain royal. — *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 146. Inventaire d'Asensio, n° 160.

Un service solennel avait été célébré avant le départ des navires, à l'église du couvent de Santa Maria de la Victoria, à Triana, sur l'autre rive du Guadalquivir. Sancho Martinez de Leiva, assistente de Séville, l'autorité suprême par délégation du roi, y remit l'étendard royal à Magellan, agenouillé devant l'image de la Vierge, patronne du couvent. Fait digne de remarque : un étendard royal n'avait jamais été remis jusqu'ici qu'à des sujets de la Castille ; or, Magellan n'avait pas obtenu, disait-on ⁽¹⁾, les lettres de naturalisation comme, par exemple, Améric Vespuce et quelques autres étrangers de marque. Le commandant jura qu'il accomplirait, en fidèle serviteur du roi, tous ses engagements et mènerait l'entreprise à bonne fin ; les capitaines et officiers lui promirent là-dessus sous serment de le suivre dans la voie indiquée, et de lui obéir en toutes choses !

Le départ de la première flottille vers les Moluques doit avoir été un événement d'une certaine importance pour les habitants de Séville ⁽²⁾. L'historien Mexia ⁽³⁾ l'a noté dans ses mémoires, mais sans commentaires ; Pigafetta rapporte que les navires appareillèrent en déchargeant toutes leurs bouches à feu.

L'escadre jeta l'ancre à l'embouchure du fleuve, à San Lucar de Barrameda, ou plus exactement, d'après Pigafetta, au port de Bonanza, le nom de San Lucar ne s'appliquant qu'au château du duc de Medina Sidonia ; dans ce port avait été établie une dépendance de la Casa de Séville. C'est là que Magellan reçut les dernières cédulas royales, datées du mois d'août, de Barcelone, à propos du remplacement des marins, grumetes, dépensiers et escribanos portugais ⁽⁴⁾. Le 6 août 1519 ⁽⁵⁾, une nouvelle instruction

(1) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *Trab. geogr. de la Casa*, p. 195.

(2) Une cinquantaine de navires par an, en moyenne, partirent pour l'Amérique. Voir le nombre de bâtiments sortant de Séville vers le Nouveau Monde dans F. DE LAIGLESIA, *Los Caudales de Indias en la 1^{era} mitad del siglo XVI*. Madrid, 1904, in-8°, p. 19. — *Estudios Historicos*. Madrid, 1908, p. 315.

(3) *Silva de varia lecion agora nuevamente emmendada*. Sevilla, édition de 1547, *Cotoquio del Sol*, p. cii v°.

(4) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 8. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 156. — Inventaire d'Asensio, n° 13.

(5) *Arch. de Indias*, 1, 2, 2/2, num. 5. Inventaire d'Asensio, n° 14.

stipula que du produit total de l'entreprise, tant des marchandises que du butin, la vingtième partie serait affectée au rachat de captifs chrétiens et à des œuvres pieuses; les biens des membres des équipages, morts au cours du voyage sans testament ni héritiers légitimes jusqu'au quatrième degré, auraient la même destination. La présente ordonnance frapperait toutes les expéditions qui seront envoyées à la suite de celles de Magellan et de G.-G. Davila. Un certain Francisco de Valenzuela fut désigné comme trésorier des dits vingtièmes.

C'est vers cette date également que Magellan envoya au roi le précieux mémoire dans lequel il fixa la situation géographique des Moluques et des principaux points du globe, que nous avons reproduit in extenso.

L'escadrille resta plus d'un mois au port de San Lucar, non seulement à cause des vents défavorables, paraît-il, mais aussi parce que la présence du capitaine en chef fut sans cesse exigée à Séville pour l'acquisition des derniers articles et pour compléter les cadres des équipages. Lorsque les navires prirent finalement la mer, le personnel n'était pas encore au complet; aux Canaries, en effet, plusieurs marins durent être enrôlés à la hâte. Le départ de l'Espagne n'eut donc probablement pas lieu sous les meilleurs auspices; au lieu des acclamations et des vœux de réussite de toute une population, nous constatons beaucoup de méfiance de la part des Espagnols; du côté portugais, nous apprenons le pieux souhait de l'agent Alvares : « Que Dieu leur réserve un voyage plus désastreux que celui des Corte-Real! »

18. — Les capitaines et les pilotes de l'armada. Testament de Magellan.

Magellan avait certainement une idée plus nette du caractère de son entreprise que Christophe Colomb, au moment où celui-ci partit de Palos à la découverte du Nouveau Monde. Plus que l'amiral génois, il doit avoir tendu de toutes ses forces à s'entourer d'un état-major de premier ordre, d'hommes compétents, offrant des garanties suffisantes pour le seconder dans un semblable voyage. Nous avons vu qu'il ne rencontra malheureuse-

ment pas tout l'appui qu'il était en droit d'attendre de la Casa : celle-ci ne lui permit pas d'embarquer les quelques marins expérimentés dans la navigation de l'Inde qu'il était parvenu à s'attacher ; elle ne lui fournit pas non plus les deux pilotes sur lesquels il avait probablement compté, Jean Vespuce et Sébastien Cabot. Le premier, dont Pierre Martyr loue tant les capacités nautiques ⁽¹⁾, aurait-il franchement refusé d'accompagner Magellan ? Nous savons qu'il ne voulut pas s'embarquer non plus à bord de la seconde armada aux îles de la Sonde, sous Loaisa, et que pour ce motif le roi le révoqua de ses fonctions à la Casa ⁽²⁾.

En revanche, l'amiral avait réussi, malgré les protestations des Espagnols, à grouper autour de lui un noyau de pilotes et de maîtres portugais et italiens de valeur éprouvée. Tous les postes de confiance se trouvèrent occupés par eux, sinon dès le début du voyage, en tout cas avant d'entrer dans le détroit sud-américain, et l'on a pu dire que la flottille de Magellan fut essentiellement une escadre portugaise, battant les couleurs de la Castille ⁽³⁾.

Herrera rapporte, dans sa chronique officielle, que d'après les instructions royales, Juan Rodr. Serrano fut le piloto-mayor de l'armada ⁽⁴⁾ ; Luis de Mendoça, le trésorier ; Antonio de Coca, le contador ; Juan de Cartagena, le facteur. Magellan hissa son pavillon à bord de la *Trinidad*, qui était le plus solide des cinq navires, sinon le plus grand, et monté par soixante-deux hommes ; il avait comme pilote Estevam Gomez et comme maître Juan Bautista de Punzerol, l'escribano Leon de Espeleta, l'alguacil Gonz. Gomez de Espinosa, et comme surnuméraires, le beau-frère du commandant, Duarte Barbosa, et son neveu Alvaro de la Mezquita ; en outre, huit Portugais.

Juan de Cartagena commanda le *S. Antonio*, le plus gros vaisseau de

(1) *De Orbe Novo*, dec. II, cap. VII ; dec. III, cap. V. En 1514, il avait été envoyé par le roi aux Antilles, avec charge de déterminer les positions astronomiques et comme pilote du vaisseau-amiral, dont la direction du gouvernail avait été confiée à Juan Serrano.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VII, cap. V.

(3) D. Manuel, récemment, avait cependant répété la défense, sous des peines très sévères, que les pilotes, maîtres et marins de son royaume servissent dans les pays étrangers. *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. III, p. 194.

(4) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. IX. De même GOMARA et OVIEDO, *Historia*, II, 2, lib. XX.

l'escadre, ayant à bord cinquante-sept hommes; on y rencontre le cosmographe Andres de S. Martin, le pilote João Rodr. de Mafra, le maestre Juan de Elorriaga, le contador Antonio de Coea et l'escribano Ger. Guerra. La *Concepcion* (quarante-quatre hommes) se trouva sous les ordres de Gaspar Quesada et du pilote João Lopez Carvalho ou Carballo; comme maestre on y remarque Juan Seb. del Cano et l'escribano Sancho de Heredia. Le capitaine de la *Victoria* (quarante-cinq hommes) était Luis de Mendoza; il avait comme pilote Vasco Gallego, comme maestre Antonio de Salomon et comme escribano, Martin Mendez. Le *Santiago*, le plus petit des cinq bâtiments, fut confié à Juan Rodr. Serrano, capitaine et pilote à la fois; Baltasar Genoves y remplit les fonctions de maestre et Antonio de Costa celles d'escribano; il ne comptait que trente et un hommes d'équipage (1).

Les pilotes étaient tous d'origine portugaise, à l'exception de S. Martin, à qui l'on avait adjoint d'ailleurs le Portugais J.-R. de Mafra. Henry Harri-
 risse (2) cite plusieurs autres pilotes de cette nation qui avaient été désignés pour accompagner Magellan : Antonio Fernandez, Christ. Ferreira, Franc^o de Fonseca, Martin Gil, Rodriguez de Mora.

Chaque navire avait ainsi son capitaine, puis, venant hiérarchiquement après le capitaine, son pilote; ensuite son maestre, enfin son contra-maestre, dont les fonctions correspondent à celles de notre troisième officier. Le pilote et le maestre étaient chargés de la navigation proprement dite, le titre de capitaine s'appliquant moins à l'officier naval qu'au commandant de l'expédition ou du navire, dans le sens administratif (3); chacun d'eux avait un tiers de l'équipage sous ses ordres. Les capitaines de l'armada, en dehors de Serrano, appartenaient tous à la noblesse espagnole, conformément à la tradition de l'époque; très souvent ces officiers, porteurs de noms illustres, ne possédaient pas de fortune; la législation, qui attribuait les biens de la

(1) Le chiffre des différents équipages n'est pas rigoureusement exact; en additionnant ceux que nous venons de donner, nous n'arrivons qu'au total de 239, établi par le roi (233), alors que plus de 280 hommes prirent part à l'expédition!

(2) *Travaux nautiques des Portugais*. Paris, 1898, in-8^e, p. 4. L'auteur n'indique pas la source où il a puisé ces renseignements.

(3) H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, p. 154.

famille à l'aîné en privant les cadets de tout patrimoine, les obligeait à se lancer dans les expéditions aventureuses et lucratives de l'Inde et de l'Amérique (1).

On avait pris l'habitude, pour tous les voyages aux terres lointaines et peu connues, de nommer un piloto-mayor, expérimenté dans la pratique de la navigation (2), et un cosmographe de réputation, habile à manier l'astrolabe et à déterminer les longitudes d'après les méthodes les plus récentes. Les pilotes ordinaires ne possédant point ces connaissances, Serrano et San Martin remplirent respectivement ces deux fonctions à bord de l'armada de Magellan. En même temps, toutes les précautions furent prises pour le cas où des postes importants deviendraient vacants. Quant aux navires, ils furent abondamment pourvus de voiles et de cordages, d'après les instructions de Chr. de Haro, comme c'était l'usage dans les expéditions portugaises de l'Inde (3).

Magellan trouva dès le début du voyage l'appui le plus sincère auprès de Juan Rodr. Serrano, capitaine du *Santiago*. Nous avons relevé déjà ailleurs

(1) EUST.-FERN. DE NAVARRETE, *Historia de Juan Seb. del Cano*. Vitoria, 1872, in-8°.

(2) Voici les attributions du pilote principal, d'après Alonso de Chaves, qui fut nommé, en 1528, « cosmografo, piloto mayor y maestro de hacer cartas y instrumentos con encargo de corregir el Padron real de Indias » : « gobernar la nao en la navegacion y saber guiar los caminos que la nao ha de hacer, y ordenar conforme a los tiempos y lugares donde se halle y conforme a la carta de marear que debe llevar, y al aguja, y ampollitas y sonda, y tomar su altura para saber el paralelo ó lugar donde estan, y debe tener los instrumentos : astrolabio, carta, aguja, cuadrante, ampollitas, reloj, sondas. Debe ser de muy sabio en todos ellos, y diligente, y de grand experiencia y conocimiento de las tierras y marcas y las otras cosas necessarias á su cargo, porque el piloto en la nao es asi como el ánima en el cuerpo humano ». CES. FERN. DURO, *De algunas obras desconocidas de cosmografia y de navegacion, y singularmente de la que escribió Alonso de Chaves á principios del siglo XVI*. Madrid, 1895, in-fol., p. 15.

(3) PACHECO, *Esmeraldo de situ orbis*, édition de 1892, Soc. géogr. de Lisbonne, p. 99, parlant des mesures extraordinaires prises pour l'expédition de Vasco de Gama : « les embarcations furent examinées avec soin par les maîtres et les oficiales, désignés expressément dans ce but ; chaque navire eut trois équipements de voiles ; les mâts, les cordages et les autres appareils furent en triple et en quadruple ; pour le voyage, on avait enrôlé les principaux pilotes et les hommes de la mer les plus compétents dans l'art nautique de ce royaume ».

qu'il est peu probable que ce pilote soit le frère de Francisco Serrao, le découvreur des Moluques. Juan Serrano était natif de la province de Huelva ⁽¹⁾, et n'avait servi qu'à bord de navires espagnols; en 1499-1500, il avait déjà doublé le cap Saint-Augustin en compagnie de Alonso Velez de Mendoza ⁽²⁾; en 1513, un « Jehan de Serano, maistre de navire de Biscaïe, nagaires arrivé es pays de par decha », est cité dans une pièce de justice des échevins de Bruges ⁽³⁾; piloto-mayor ⁽⁴⁾ déjà de la flotte de Pedrarias de Avila, il partit de Séville le 11 avril 1514, toucha à San-Domingo et de là mit à la voile pour Darien ⁽⁵⁾. Le 8 février 1514, son traitement s'élevait à 30,000 maravédis par an; son nom figure enfin parmi ceux des pilotes de l'expédition qui devaient partir au Rio de la Plata, en mai 1515 ⁽⁶⁾.

Ce qui semble indiquer qu'il avait été initié aux secrets de l'entreprise de 1519, c'est qu'il fut élu en même temps que Duarte Barbosa, pour succéder à Magellan, après le désastre de Mactan.

Juan Serrano fut appelé « pilote de Sa Majesté », titre qu'il eut en commun seulement avec Andres de San-Martin, tous les autres pilotes étant qualifiés de « pilotes de Son Altesse ». Les nominations des uns et des autres furent renouvelées annuellement, à en juger d'après les docu-

(1) Il était né à Freixinal, d'après CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. VI. Le nom de Serrano se rencontre fréquemment chez les chroniqueurs espagnols du Nouveau Monde, au commencement du XVI^e siècle. Voir, par exemple, les grands faits de Pedro Serrano aux Antilles, dans GARCILASO DE LA VEGA, *Primera Parte de los comentários Reales*. Lisboa, 1609, p. 7.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. III, pp. 319 et 394, déposition des pilotes de 1515; également dans *Bull. Soc. géogr. de Madrid*, 1884, t. XVI, p. 27. — M. J. A. ROBERTSON, *Magellan's voyage around the world*, t. I, p. 239, confond simplement notre Serrano avec le capitaine portugais, João Serrão, très connu dans les annales des historiens de l'Inde.

(3) GILLIODTS-VAN SEVEREN, *Cartulaire de l'ancien consulat d'Espagne à Bruges*, 1901, dans le *Recueil de chroniques, chartes, etc.*, 3^e série, p. 227, sous le 7 novembre 1513.

(4) OVIEDO, *Historia*, t. II, 2, lib. XX.

(5) P. MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. III, lib. V : « Juan Serrano, un Castillan qui, souvent, avait parcouru ces régions ».

(6) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 21. — H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 737.

ments conservés à Séville; ainsi, en l'année 1519, une cédula royale du 6 mai appelle « pilotes du roi ou de Sa Majesté », et autorise à toucher un tiers de leur traitement, les nommés Andres de San-Martin, Franc. de Soto et Juan Serrano (30,000 maravédís); Sébastien Cabot y est qualifié de capitaine et piloto-mayor (75,000 maravédís); ensuite, comme pilotes de Son Altesse : Andres Niño, Vasco Gallego, Juan Rodr. de Mafra, Est. Gomez, Juan Vespuce, Franc. de Torres (1). Plusieurs de ces pilotes ne faisaient pas de service actif, entre autres A. de San-Martin et J. Vespuce, qui s'adonnaient exclusivement à des travaux géographiques et nautiques (2).

Bien que Andres de San-Martin passe pour n'avoir jamais navigué, on le trouve cité en qualité de pilote, ayant fait un voyage au Brésil avant 1519 (3). Mais il était avant tout considéré comme théoricien, comme cosmographe de grande réputation; comme tel, il fut désigné pour remplacer Ruy Faleiro. On a cru qu'il était de nationalité française (4); or, d'après une information de son frère Christobal, il serait né à Séville (5); Pigafetta l'appelle également l'astronome sévillan. A la mort d'Améric Vespuce, en 1512, il avait postulé les fonctions de piloto-mayor de la Casa, ayant déjà été attaché à cette institution comme pilote de Son Altesse, à 20,000 maravédís par an, « pour y effectuer certains travaux » (6). On lui préféra cependant Juan Dias de Solis; ce dernier ayant péri au Rio de la Plata, San-Martin renouvela sa demande; l'évêque Fonseca ordonna à la

(1) Cuenta del Dr. Sancho de Matienzo, Tesorero de la Casa, 1519. H. HARRISSE, *Jean et Sébastien Cabot*, doc. XVIII, p. 334. — Le 14 septembre de l'année précédente (1518), trois cédulas royales avaient confirmé dans leurs offices les pilotes suivants : J. R. Mafra (20,000 maravédís), Vasco Gallego (30,000), J. R. Serrano (30,000), J. Vespuce (30,000), Fern. de Torres (25,000), Barth. Diaz (12,000), Al. Pinelo (30,000). — *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libr. 7, fol. 99-100. Inventaire d'Asensio, n° 145.

(2) *Arch. de Indias*, 39, 2, 2/9. Libros de cuenta y razon. — M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, pp. 199, 333 et 337.

(3) *Arch. de Indias*. Libro de cuenta y razon, 39, 2, 2/9. A partir de 1527, nul ne fut plus nommé pilote, s'il n'avait pas servi pendant six ans aux Indes. HERRERA, *loc. cit.*, dec. IV, lib. II, cap. V.

(4) J. G. KOHL, *Documentary History of the State of Maine*. Portland, 1849, vol. I, p. 213.

(5) *Arch. de Indias*, 52, 6, 1/4. — M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 133.

(6) Cédula du 22 mai 1512. H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 736.

Casa de s'informer si le candidat possédait les capacités requises pour occuper ce poste (1). Cette fois encore San-Martin échoua, puisqu'on se prononça en faveur de Sébastien Cabot; une cédula du 20 mars 1518 augmenta toutefois ses appointements de 10,000 maravédis par an (2). Rien ne prouve mieux les capacités astronomiques de San-Martin que la comparaison de ses déterminations de longitude, par exemple celles du détroit de Magellan, avec les conclusions auxquelles étaient arrivés ses compagnons de voyage.

Estevam Gomez se trouve inscrit comme pilote à bord du vaisseau-amiral; une mauvaise interprétation d'un passage de Barros (3) avait fait croire qu'il appartenait à la famille de Magellan. Il ressort seulement des paroles de cet auteur, que Gomez abandonna le Portugal en même temps que le capitaine général, avec Duarte Barbosa et Alvaro de Mesquita, parents de Magellan, et avec le pilote J. Rodr. Carvalho. Ce qui a pu plaider encore en faveur de cette idée de parenté, c'est qu'en s'embarquant à bord de l'armada, Gomez avait confié la gérance de ses biens à Diego Barbosa, beau-père de l'amiral (4). Galvão rapporte qu'il était natif de Porto (5); une cédula du 10 février 1518, datée de Valladolid, le nomma pilote de la Casa de Séville (6), avant donc que Magellan et Faleiro eussent exposé leurs projets au roi. Gomez aurait sollicité de bonne heure le commandement d'une flottille pour atteindre les Moluques par l'ouest, proposition qui

(1) Le 16 novembre 1516. NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 307.

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 43. Inventaire d'Asensio, n° 135.

(3) *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. VIII : « Em que entravão alguns Portugueses, delles parentes delle Fernão de Magalhães, assi como Duarte Barbosa, seu cunhado, e Alvaro de Mesquita, e Estavão Gomez, e João Redriguez Carvalho, ambos pilotos, e outros homens induzidos per elles ».

(4) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 332. Inventaire d'Asensio, n° 165 (qui dit, par erreur, fol. 331 v°).

(5) *Tratado*, 1731, pp. 57 et 67. Juan de Faria, dans une lettre au roi de Portugal, spécifie : « Estevam Gomez, do Porto, que estava en Bilbao ». — H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 749.

(6) *Arch. de Indias*, 139, 1, 5, libro 7, fol. 38. Inventaire d'Asensio, n° 134. — *Ibid.*, 1, 2, 1, num. 14, mai 1521 : « Est. Gomez, que antes que se enpeçase la dha armada estava en esta Casa por piloto de V. M. con xxv^{cc} (25,000) mrs de salar en cada uno año ».

aurait finalement abouti à sa tentative, peu heureuse d'ailleurs, de 1525. Pigafetta prétend qu'il détestait Magellan, parce que celui-ci avait été chargé de l'exécution d'un plan qu'il avait nourri longtemps lui-même. Si la haine de Gomez était de date si ancienne, pourquoi se serait-il embarqué avec Magellan ? Nous croyons que ses dissentiments avec le capitaine général remontent seulement à la nomination de Duarte Barbosa et de Mesquita comme capitaines de navire, fonctions qui lui revenaient, croyait-il, c'est-à-dire avant l'échange de vues historique dans le détroit sud-américain, au sujet de la continuation du voyage. Sa défection ne fut pas justifiée ; elle constitua un acte déloyal, quoi qu'on en ait dit, et mérite d'être sévèrement blâmée. « J'ai toujours soupçonné, dit Pierre Martyr, que ce Gomez était un homme à imagination vaine et frivole (1). »

Juan Sebastian del Cano, qui eut la bonne fortune de ramener en Castille l'unique navire sauvé de l'armada, n'avait que 32 ans lorsqu'il s'engagea comme maestre à bord de la *Concepcion*. Il était né à Guetaria, ville du Guipuzcoa ; il s'était distingué dans la campagne d'Oran, en Afrique (2), et avait servi en Italie, sous le grand Gonsalvo. Devenu commandant d'un navire de 200 tonnes, il se vit forcé de le vendre pour satisfaire des marchands, vassaux du duc de Savoie, à qui il s'était lié par contrat ; la vente du bâtiment paraît avoir été jugée, en Espagne, comme un délit, et del Cano aurait été puni de ce chef par la confiscation de ses biens et l'emprisonnement. Il put se soustraire à cette dernière peine ; ayant eu connaissance de l'expédition de Magellan, il accourut à Séville offrir ses services à la Casa (3). On peut dire de lui qu'il doit à la disparition de la plupart des capitaines et pilotes de l'escadre, l'honneur d'avoir pu ramener la *Victoria* à Séville.

(1) Ceci après l'échec de l'expédition de 1525. Herrera ne lui est guère plus favorable.

(2) M. DE LA PUENTE Y OLEA, *loc. cit.*, p. 199.

(3) L'empereur lui fit grâce de sa faute après son retour dans la *Victoria*, par cédule du 13 février 1523. MEDINA, *Colección*, t. I, p. 311. — *Historia de Juan Sebastian del Cano*, escrita por E.-F. DE NAVARRETE, publicada NIC. DE SORALUCE Y ZUBIZARRETE. Vitoria, 1872, p. 114.

Nous n'avons guère à ajouter à ce que nous avons dit dans l'introduction bibliographique des Italiens Leone Pancaldo et Juan Bautista ; le premier avait fait des voyages aux Indes occidentales et avait été en relations intimes avec Diego Colomb, à l'île de San-Domingo (1). Remarquons toutefois que, dans les listes des équipages conservées à Séville, il est mentionné comme simple « marinero ». Les auteurs des *Studi bio-bibliografici* (2) citent une carte nautique de sa confection, perdue aujourd'hui ; ce fait semble indiquer qu'il avait des connaissances géographiques et cartographiques que les pilotes ordinaires ne possédaient pas. Une allusion à ses capacités spéciales est faite d'ailleurs dans un contrat avec le roi de Portugal, de 1531, par lequel il s'engagea, contre paiement de 1,600 ducats, à ne fournir aucun renseignement aux Espagnols, concernant la navigation aux Moluques (3).

Juan Bautista ou Battista Genovese, naturel de Cestre, près de Gènes, maestre de la *Trinidad*, était âgé de cinquante ans ; il avait déjà servi à bord de navires portugais (4). De Brito loue ses connaissances nautiques ; on le considère comme l'auteur d'une carte, conservée à la bibliothèque de Wolfenbüttel, qui porte en effet l'inscription : « Baptista Januensis f. Venetiis, MCCCCXIII, p. julii » (5). Dans une des lettres attribuées à Juan Baptista, il est question de son fils qui retourna avec la *Victoria* en Europe ; il convient sans doute d'identifier celui-ci avec le page Juan Genoves ou avec Juan Antonio de Puerto en la ribera de Genoa, appartenant aux équipages de la *Trinidad* ; un autre Italien, du nom de Punzerol, ne s'y trouve pas (6).

La plupart des principaux collaborateurs de Magellan sont à présent bien

(1) P. PERAGALLO, *Leone Pancaldo*, p. 267. — *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie V, 2. — H. HARRISSE, *Christ. Colomb, etc.* Paris, 1884, t. II, p. 450. Appendice.

(2) G. UZIELLI et P. AMAT DI SAN FILIPPO, *loc. cit.*, partie II, p. vii, note.

(3) Il avait déjà refusé des offres françaises pour conduire des navires aux Moluques ; en 1535, il partit néanmoins à bord de deux vaisseaux italiens, mais il périt au Rio de la Plata. AMAT DI SAN FILIPPO, *Biogr. dei viagg. ital.* Roma, 1882, t. I, p. 265.

(4) Lettre de João de Brito. *Loc. cit.*

(5) L. HUGUES, *Juan Bautista genovese.* RACCOLTA COMMISS. COLOMBIANA, partie V, 2.

(6) E. GELCICH, *Zwei Briefe über die Magalhães'sche Weltumsegelung*, p. 12.

connus, grâce aux monographies espagnoles ou italiennes qui leur ont été consacrées ; nous sommes au contraire très peu renseigné sur les pilotes portugais de l'armada qui, à la différence de plusieurs des précédents, avaient voué à leur chef un attachement si remarquable, malgré son changement de nationalité. Magellan était accompagné, en arrivant en Castille, du pilote Carbalho (1), et il songea immédiatement à le faire nommer comme chef d'un de ses navires ; il réussit à lui assurer un traitement supérieur à celui des pilotes de la Casa, ce qui fut même la cause de vives protestations de la part des Espagnols. Nous trouvons un Vasco Carvalho, en 1508, parmi les capitaines de la flottille de Jorge de Aguiar, dans l'Inde (2) ; ce Vasco, ou plus correctement Vasco Gallego de Carvalho, aurait résidé avec le fameux João de Lisbonne au Rio de Janeiro et au Rio de la Plata, en 1506 (3). D'après Herrera (4), un Juan Carballo avait fourni à Magellan des indications concernant ce dernier fleuve ; il est à remarquer que le capitaine général lui confia le soin de piloter l'escadre le long de la côte du Brésil. Il ne faut pas confondre Carbalho avec Vasco Gallego, ou Velasco Gallego, comme il signa dans son testament, lequel fut pilote de la *Victoria* (5).

Nous avons déjà eu l'occasion de constater le dévouement du pilote J. Rodr. Mafra et de Diego Martin à la cause de Magellan. Ajoutons que le premier avait accompagné Christophe Colomb au cours de son troisième voyage, le long de la côte sud-américaine (6). Son traitement ne s'élevait qu'à 20,000 maravédís par an, en septembre 1518 ; il toucha déjà 24,000 maravédís à la fin de l'année, et, grâce à Magellan, 30,000 par

(1) BARROS (*loc. cit.*) le compta, avec Gomez, au nombre des parents de Magellan.

(2) *British Museum*, ms. Sloane 197, fol. 40 v^o.

(3) I. J. DE BRITO-REBELLO, *Livro de Marinharia*, p. XLVI.

(4) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. X.

(5) H. HARRISSE (*Travaux nautiques des Portugais*, p. 4) distingue également Vasco Gallego de Vasco Gallego de Carvalho. Un Pero Gallego avait vécu avec les Indiens du Brésil à la côte de Maranhão, avant 1514. — ORVILLE A. DERBY, *A Costa Nordeste do Brazil na Cartographia Antiga*. Extrahido do Livro do Tricentenario do Ceará. Ceará, 1903, p. 22.

(6) NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 581.

cédule spéciale du 10 mars 1519 ⁽¹⁾. Citons encore, parmi ceux qui jouèrent un certain rôle dans les expéditions suivantes, Martin Mendez de Séville, escribano de la *Victoria*, revenu comme contador ; il devint par la suite « conjunta persona » de Sébastien Cabot, lors du voyage au Rio de la Plata, en 1525-1526 ⁽²⁾. Le manque de précision dans ses attributions donna lieu à de violentes discussions avec l'Italien, discussions qui rappellent de façon frappante les violentes alternatives entre Magellan et Cartagena ; il dut finalement s'incliner devant l'autorité de Cabot qui le fit mettre en sûreté à Pernambouc. Enfin un mot d'un autre compagnon de Magellan, Diego Garcia, il avait déjà servi comme maestre à bord d'un des navires de Juan D. de Solis, en 1515, et commanda à son tour une flottille au Rio de la Plata, en concurrence avec l'expédition de Séb. Cabot ; les biographes et partisans de ce dernier ont dépeint Garcia comme un fâcheux personnage, ignorant, à intentions assez basses ⁽³⁾ ; les faits ont prouvé qu'il était meilleur marin que son rival, et qu'il possédait des connaissances nautiques plus approfondies que l'Italien ⁽⁴⁾.

Le capitaine général dicta son deuxième et dernier testament le 24 août 1519. Le long document est d'autant plus précieux qu'il renseigne sur le caractère de la vie privée du commandant, vie dont nous ignorons pour ainsi dire tout détail. L'impression générale qui se dégage de la pièce,

(1) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 42, et 46, 4, 1/30, fol. 55. Inventaire d'Asensio, n° 151. Mafra fut déjà un des principaux pilotes sous Juan Diaz de Solis. — TOR. MEDINA, *Juan Diaz de Solis*, p. 171 : cédule royale du 17 juillet 1516.

(2) *Arch. Storico Italiano*, v° série, 15 (1895), p. 12. Il avait été question de remplacer Cabot, dans le commandement de l'expédition, par Francisco de Rojas, « qui s'était distingué dans le fameux voyage de Magellan ». — D'après H. HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major d'Espagne, considéré comme navigateur*. REVUE DE GÉOGRAPHIE Paris, 1897, novembre, p. 322. Nous ne connaissons pas de personnage de ce nom parmi les survivants de l'expédition de 1519. Faut-il l'identifier avec le pilote Francisco Albo, résidant à Rodos ?

(3) F. TARDUCCI, *Di Giovanni e Sebastiano Caboto*. Memoria, raccolte e documentate. R. Deputazione Veneta di Storia patria. Venezia, 1892, in-8°.

(4) CES. FERN. DURO, *Los Cabotos*. BOL. DE LA REAL AC. DE LA HISTORIA. Madrid, 1893, p. 269.

c'est qu'elle provient d'un homme à sentiments religieux très profonds. Magellan, en Espagne, n'avait connu la vie de famille que durant à peine deux ans. Il eut un enfant, Rodrigo, qui mourut en septembre 1521. Pendant l'absence de son mari, son épouse Beatriz toucha régulièrement son traitement et bénéficia sans doute des quelques faveurs que lui accorda le roi, entre autres, d'après Correa, d'une somme de 1,000 cruzados. Elle mourut à son tour en mars 1522. Les fausses rumeurs, répandues par les déserteurs du *S. Antonio* au sujet des conditions peu rassurantes dans lesquelles s'annonçait la continuation du voyage de Magellan, avaient contribué à hâter sa fin. Rien n'autorise à croire toutefois qu'elle aurait appris la mort de son mari par la voie du Portugal ; aucun navire n'avait pu apporter cette nouvelle en Europe avant la *Victoria*, qui, sans toucher à Malacca ni à Cochin, traversa l'océan Indien dans toute sa largeur à partir de Timor. Magellan n'eut donc pas de descendants directs, et ce fut Jaime Barbosa, qui lui était apparenté du côté de Beatriz Barbosa, qui fit valoir des droits à la succession des biens du commandant (1).

Le testament du 24 août renferme des stipulations en faveur d'autres membres de sa famille. Rédigé dans la forme rigide du style notarial espagnol, il contraste avec la simplicité de son premier testament, fait au Portugal, le 17 décembre 1504. En dehors de petites dotations à plusieurs églises de Séville, un dixième de sa part dans les produits de l'expédition devait être distribué entre : 1° le couvent de Nuestra Señora de la Victoria de Triana, où avait eu lieu la cérémonie de l'étendard royal et où le capitaine général désirait être enterré ; 2° le couvent de Montserrat de Barcelone ; 3° celui de Franco de Aranda de Duero ; 4° celui de Santo Domingo de las Dueñas d'Oporto. Un cinquième de la moitié de ses biens globaux serait consacré à des services pour le repos de son âme. Le gouvernement des terres et des îles, ainsi que le titre d'adelantado et un vingtième des intérêts des terres que le roi lui accorderait comme mayorazgo, passeraient à son fils Rodrigo, âgé de six mois en ce moment ; en second lieu, à l'enfant que

(1) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 293.

sa femme mettrait au monde après son départ ; à défaut de descendants directs, à son frère Diego de Sosa ⁽¹⁾, ou finalement à sa sœur Isabelle, à condition qu'elle adopterait le nom de Magallanes, ses armes, et qu'elle viendrait résider et se marier en Espagne ; elle payerait annuellement 200 ducats d'or à Beatriz, son épouse, par l'entremise de son père, Diego Barbosa. Faut-il croire qu'une de ses sœurs, Thérèse, épouse de João de Silva Telles et sa seule héritière en 1504, était morte entretemps ? Diego Barbosa est désigné comme tuteur de son ou de ses enfants, jusqu'à l'âge de dix-huit ans ; Diego remettrait annuellement à Beatriz un quart du rapport de son mayorazgo jusqu'à la majorité de ses fils ; un autre quart reviendrait à Diego et le reste serait affecté à l'éducation des enfants. De son traitement annuel de 50,000 maravédís, à toucher par son épouse à la Casa de Séville, 5,000 maravédís seront destinés à sa sœur Isabelle, jusqu'à l'arrivée des bénéfices de la première expédition. Comme exécuteurs, Magellan indiqua le docteur Sancho de Matienzo, facteur de la Casa, et son beau-père, Diego Barbosa ⁽²⁾.

Le testament était accompagné d'une lettre, adressée au roi, dans laquelle le commandant pria de payer au couvent de Nuestra Señora de la Victoria de Triana, les 12,500 maravédís que Charles I^{er} lui avait accordés à l'occasion de sa nomination dans l'ordre de Santiago ; Magellan professait visiblement une dévotion particulière à l'égard de ce couvent, dont le nom fut en outre appliqué par lui au plus fortuné de ses navires, la *Victoria*.

Disons finalement quelques mots sur le sort de la maison natale de Magellan à Sabrosa. Lorsque, au Portugal, on eut appris la réussite de l'expédition et qu'on se préparait en Espagne à envoyer de nouvelles escadres aux Moluques, le roi aurait été tellement affecté par ces nouvelles, qu'il ordonna des persécutions contre tous les membres de la famille du

(1) Dans un document publié par A. Baião et cité plus haut, le frère du capitaine est appelé Duarte de Sousa. *Arch. historico portugues*, 1905, p. 311.

(2) *Arch. de Indias*, 1, 2, 3/3, num. 8. Inventaire d'Asensio, n° 18. Version anglaise dans GULLEMARD, *loc. cit.*, p. 316.

capitaine général. Les armes de Magellan furent arrachées du dessus de la porte de sa maison à Sabrosa. Le peuple alla jusqu'à jeter des pierres à un des arrière-neveux du commandant, un nommé Francisco da Silva, qui se vit obligé de quitter le pays (1). Il émigra au Brésil, dans la province de Maranhão, où il fit un testament dans lequel il s'exprime en termes véhéments contre son ancêtre, le chef de l'armada de 1519. Il y exigea que, dans l'avenir, aucun de ses descendants ne replacerait l'écusson aux armes de la famille à la maison de Sabrosa : « je veux qu'il reste à jamais effacé, conformément aux ordres du roi, en punition du crime de Fernand de Magalhães qui, pour le malheur de ce royaume, a servi la Castille et a découvert de nouveaux pays où il est mort dans la disgrâce de notre roi ». La maison de Pereira, à Sabrosa, tomba donc en ruines ; avec ses débris, on construisit une habitation au même emplacement, en exposant aux ordures la pierre qui avait porté jadis les armes de Magellan.

(1) GUILLENARD, *loc. cit.*, p. 23.

TROISIÈME PARTIE

L'EXPÉDITION DE MAGELLAN

I. — La traversée de l'océan Atlantique ; de Séville au Rio de La Plata.

Le 20 septembre ⁽¹⁾ 1519, la flottille quitta le port de San Lucar ; la veille, dit Pigafetta, les équipages avaient assisté à la messe et étaient allés à confesse à l'église de Nuestra Señora de Barrameda, près de San Lucar, le commandant donnant le pieux exemple. Le lendemain, une brise favorable s'étant levée, les navires mirent le cap directement sur le sud ; les Canaries furent indiquées comme premier point de relâche. Les ordres du roi à Magellan, relatifs à la communication de l'itinéraire aux pilotes, doivent être interprétés sans doute dans ce sens, que le commandant était tenu de désigner toujours l'escale suivante ⁽²⁾ et de demander l'avis de ses capitaines seulement pour la navigation proprement dite.

Le voyage aux Canaries se faisait habituellement en six jours ; la flottille

(1) PIGAFETTA ; le 21 septembre, d'après le *Routier du pilote génois*, et BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VIII ; au mois de janvier 1520, d'après CASTANHEDA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VI, cap. VI.

(2) PIGAFETTA, *Bibl. nat.*, Paris, manuscrit français 5650 C : « toutesvoyes il (Magellan) ne declaira point entierement le voyaige qu'il vouloit faire affin que ces gentz par estonnement et peur ne voulussent l'accompaigner ». Nous reproduirons le texte français, quand celui-ci rend mieux l'idée de l'auteur que le texte italien, publié par A. DA MOSTO, *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte V, 3.

toucha en effet le 26 septembre (1) à Ténériffe, le point d'attache obligatoire pour toutes les expéditions espagnoles au Nouveau Monde. Ayant passé deux ou trois jours à Ténériffe pour prendre de l'eau et du bois, on alla jeter l'ancre à Monte Rosso, dans la même île, pour y charger de la poix, ou, d'après Herrera, pour y attendre la caravelle qui devait leur apporter cet article. Un courrier de la Casa y rejoignit l'armada, selon les comptes de Ch. de Haro; Correa (2) ajoute que Magellan reçut par cet intermédiaire une information de Diego Barbosa pour l'avertir des intentions malveillantes de certains de ses capitaines, qui avaient ouvertement déclaré qu'ils s'insurgeraient contre lui à la première occasion. Le commandant aurait répondu qu'il ferait son possible pour ne pas leur donner de motif de mécontentement; bons ou mauvais, il tâcherait de s'entendre avec les officiers que la Casa lui avait procurés, et de travailler en commun avec eux pour le bien du roi et du pays. Barbosa montra cette lettre aux officiales, qui auraient loué la modération de Magellan.

Le 3 octobre (3), à minuit, la flottille reprit la route vers le sud-ouest; le lendemain à midi, on avait fait douze milles et l'on passa le parallèle de 27° de latitude nord; les jours suivants, la course fut tantôt sud tantôt sud et $\frac{1}{4}$ ouest. Le 5 octobre, très tôt dans la matinée, le *S. Antonio* s'approcha du vaisseau amiral pour se renseigner sur la direction à suivre; le pilote répondit qu'on ferait route vers le sud et sud $\frac{1}{4}$ ouest. Juan de Cartagena fit demander pourquoi l'on changeait la course, alors qu'on était convenu de garder le sud-ouest jusqu'à 24° de latitude nord; Magellan le pria de ne pas s'occuper de la question de navigation et de suivre son pavillon en toute tranquillité (4). Le veedor répliqua qu'on aurait dû consulter préalablement les capitaines et les pilotes et qu'il ne convenait pas d'agir arbitrairement. Il prétendit que c'était

(1) Le 29, d'après le pilote génois; le 25, d'après Tor. MEDINA, *Juan Diaz de Solis*, t. I, p. ccl.

(2) LENDAS, t. II, p. 627. — ARGENSOLA, *Conquista de las Moluccas*, t. I, p. 16.

(3) Le 2 octobre. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. X.

(4) HERRERA, *Ibid.*

d'ailleurs une faute de longer de si près la côte africaine et qu'on s'exposait à toucher la Guinée au cap Blanco. Le commandant répéta que son pavillon pendant le jour, le farol durant la nuit, guideraient les autres navires; il savait bien, aurait-il dit, que de Cartagena lui avait été adjoint comme collègue, mais c'était contre son gré et il n'entendait pas se conformer à cette mesure ⁽¹⁾. Marin expérimenté, il dut se sentir offensé par le ton des observations de Cartagena qui ne s'entendait nullement à la direction d'un navire.

Durant quinze jours, le temps resta favorable; l'armada passa entre l'archipel du cap Vert et le continent, sans voir trace de terre. A la hauteur de Sierra Leone, elle rencontra durant vingt jours des calmes plats, pendant lesquels les navires n'avançaient que de trois milles; les pluies équatoriales les accompagnèrent ensuite jusqu'au delà de l'équateur. Un coup d'œil sur une carte moderne, indiquant les itinéraires pour navires à voiles, montre que Magellan n'avait pas pris la route la plus avantageuse; les bâtiments eurent à essayer de grosses tempêtes, pendant lesquelles on fut plus d'une fois sur le point d'abattre les mâts. Au milieu de ces orages, raconte Pigafetta, le feu de saint Elme ⁽²⁾, patron des navigateurs, apparut au sommet des mâts, et vint consoler les équipages affolés.

Les navigateurs de l'époque sont d'accord pour reconnaître que le trajet du cap Vert au Brésil exige beaucoup d'habileté et des connaissances nautiques spéciales; la période la plus favorable s'étendait du mois d'avril au mois d'octobre; il convenait de passer très près de l'archipel du cap Vert, de franchir la ligne à 23°40' ou 24°40' de longitude ouest et de se diriger ensuite vers un point situé à cent lieues environ du cap Frio ⁽³⁾.

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, doc. XXV, pp. 286-288 : déclarations de J. Seb. del Cano au retour du voyage.

(2) Les marins donnèrent des noms différents aux curieux phénomènes d'électricité auxquels Pigafetta fait allusion : feux de Saint-Telme, de Saint-Pierre, de Saint-Pierre Gonzalez, de Saint-Nicolas, de Sainte-Claire, de Castor et Pollux, etc.

(3) H. HARRISSE, *John and Seb. Cabot*, p. 315. — Sébastien Cabot, *pilote-major de l'Espagne, considéré comme navigateur*. REVUE DE GÉOGRAPHIE. Paris, novembre 1897, p. 325. — C. ERRERA, *La spedizione di Seb. Caboto al Rio de la Plata*. ARCH. STOR. ITALIANO, 1895, t. XV, 5^e série, p. 16, note 2.

Sébastien Cabot, en 1525-1526, s'y prit plus mal encore que Magellan, et sa mauvaise traversée fut la cause de l'échec de toute l'expédition; bloqué par les vents contraires au port de Pernambouc, il perdit ainsi trois mois et y dut hiverner. Il paraît donc que Juan de Cartagena ait eu raison, lorsqu'il reprocha au commandant ses changements de route successifs, et il semble qu'il n'ait traduit que l'opinion des pilotes de l'armada qui connaissaient bien ces parages. Les conséquences de la pénible navigation se firent bientôt sentir: les rations durent être réduites à quatre mesures d'eau par jour, à un petit verre de vin et à une livre et demie de pain.

De nouvelles divergences de vues, plus graves que les premières, eurent lieu entre le veedor et Magellan avant l'arrivée de la flottille au Brésil. Il avait été convenu que chaque soir, si le temps le permettait, les navires viendraient saluer l'amiral et, éventuellement, recevoir ses instructions. Un jour, le quartier-maître du *S. Antonio* s'adressa à Magellan, en omettant le titre de capitaine général⁽¹⁾; le commandant fit répondre qu'il désirait être salué plus correctement à l'avenir. De Cartagena répondit avec ironie, qu'il avait fait rendre les honneurs par le meilleur des hommes de son navire; dans la suite, il ordonnerait de faire rendre les saluts par un de ses pages, si Magellan aimait mieux cela. Les autres soirs, le veedor ne voulut pas modifier la formule de son salut⁽²⁾. Quatre ou cinq jours après, les capitaines furent convoqués à bord du vaisseau amiral pour juger un délit commis par un marin de la *Victoria*. Lorsque le jugement eut été rendu, une discussion s'engagea au sujet de la route à suivre; Magellan, de nouveau offusqué par le ton irrévérencieux de Cartagena, mit tout à coup la main sur lui et le déclara son prisonnier. Le veedor en appela vainement aux autres capitaines; aucun ne bougea. De Cartagena fut confié à Luis de Mendoza, commandant la *Victoria*, et la direction du *S. Antonio* passa au contador Antonio de Coca.

L'acte de Magellan fut considéré comme un véritable abus d'autorité par

(1) « Dios vos salve, Señor capitan y maestre, é buena compañía. »

(2) Juan López de Recalde, dans son rapport à l'évêque Fonseca, ajoute que, les trois jours suivants, de Cartagena négligea complètement de saluer le vaisseau amiral.

la plupart des autres chefs de l'armada; dès ce moment, on peut dire, l'accord tant préconisé par le roi fut rompu, et la première idée du complot qui éclata au port de Saint-Julien dut se présenter à l'esprit des officiers espagnols.

La route suivie par l'escadre fléchissait de plus en plus vers l'ouest; le 29 novembre (1), on était à la hauteur du cap Saint-Augustin, par 7° de latitude sud et à 27 lieues au sud-ouest du cap, dit Alvo, à peu près en face de Peruambouc. Du 1^{er} au 4 décembre, on mit le cap sur le sud sud-ouest, puis sur l'ouest, pour arriver le 8 en vue de la côte, par 19°59' de latitude sud; on ne mesura que dix brasses d'eau. En descendant la côte, on aperçut par 21°34' de latitude sud, de hautes montagnes à l'intérieur des terres. Le 13 décembre, le cap Frio fut doublé et bientôt après on jeta l'ancre dans la baie de Rio de Janeiro (2). Il est peu probable que Magellan ait songé à changer le nom de ce golfe en celui de Baía de Santa Lucia (3), d'après la fête de la sainte du jour, puisque nous trouvons déjà ce nom chez Magiollo, en 1519 (4), et dans le portulan portugais de Paris, d'environ 1516, que nous avons attribué aux Reinel. D'après de Brito, le premier atterrissage au Brésil fut au Cabo dos Baxos d'Anbar, corruption de Cabo dos Baxos d'Abre olhio, de la carte des Reinel (5), où ce cap avoisine la Baía de Santa Luzia.

Le port de Rio de Janeiro a dû être assez bien connu à l'époque de Magellan; depuis 1514, le commerçant João de Braga avait établi un comptoir dans une des îles de la baie et y faisait un trafic très rémunérateur avec les indigènes de la terre ferme. Joao Carvalho, pilote de la *Concepcion*,

(1) A cette date commence le routier du pilote Alvo.

(2) A 23°30' de latitude sud, d'après FRANC. ALBO et PIGAFETTA; le routier génois fixe le cap Frio à 23° de latitude sud.

(3) Chez Pigafetta et Alvo. — VARNHAGEN, *História geral do Brazil*, t. I, p. 31. — T. MEDINA, *J. D. de Solis*, t. I, p. CCLIII.

(4) ORVILLE A. DERBY, *Os mappas mais antigos do Brasil*. (Extrahido da REVISTA DO INSTITUTO HISTORICO DE SÃO PAULO, vol. VII.) São Paulo, 1903, p. 24, note 1.

(5) A 20°; ce sont les « basi dabri logio » de la carte de Maggiolo, de l'année 1519, reproduite dans l'atlas de KUNSTMANN, pl. V.

y avait résidé quatre ans ; un fils, né de son mariage avec une femme du pays, l'accompagnait dans l'armada, outre un deuxième Brésilien qu'on trouve inscrit parmi les équipages de la flottille.

Les Espagnols restèrent quinze jours dans la baie ⁽¹⁾, sans que les sources mentionnent une seule rencontre avec les Portugais. Ils firent amplement provision de fruits, de bois, de gibier et d'eau fraîche ; on négocia même avec les indigènes, contrairement aux stipulations royales, puisqu'on se trouvait en domaine portugais. Les naturels dont on fit la connaissance appartenaient probablement à la tribu des Tamojos, de la race Topy ou Guarany ⁽²⁾. Pigafetta s'étend longuement sur ces premières relations avec les Américains du Sud et décrit leurs mœurs d'après les renseignements que lui fournit João Carbalho ; pour une hache ou un grand couteau, ils auraient offert leurs propres enfants en échange, si le capitaine général n'avait pas interdit des marchés de ce genre. L'arrivée de l'escadre coïncidant avec le retour de la pluie, après une période de sécheresse de deux mois, les nouveaux arrivés furent regardés par les Indiens comme des envoyés de Dieu. Deux fois la messe fut célébrée à terre, et les indigènes y assistèrent respectueusement ; un grand nombre se convertirent bientôt au christianisme.

Pendant son séjour dans la baie, Andres de San Martin s'efforça de déterminer la longitude de l'endroit ; le 17, dit Herrera, il fixa la hauteur de la lune et de Jupiter, mais l'observation ne réussit pas, à cause d'une erreur dans les tables de l'almanach dont il se servit.

Avant de reprendre la navigation, Magellan priva Antonio de Coca du commandement du navire de J. de Cartagena, ses occupations de contador ne s'harmonisant pas avec celles de la direction d'un vaisseau ; Alvaro de Mezquita, neveu de l'amiral, fut investi de ces fonctions. Le capitaine en chef confia en outre, à partir de ce moment, la garde du *veedor* à Gaspar de Quesada, capitaine de la *Concepcion* ; on ne comprend même pas comment Magellan avait osé charger de ce soin un personnage comme Luiz de

(1) Quinze ou seize jours, d'après DE BRITO, *loc. cit.*, p. 279.

(2) A. DA MOSTO, *loc. cit.*, p. 56.

Mendoza, dont les antécédents avaient prouvé quels sentiments il nourrissait à l'égard du capitaine général (1).

Le 27, fête de Saint-Jean (2), la flottille quitta la baie de Rio de Janeiro et reprit la route vers l'ouest sud-ouest, pilotée par J. Carbalho, à bord de la *Concepcion*. Le pilote ne put empêcher les navires, à un moment donné, de s'approcher tellement de la côte, que le vaisseau-amiral s'y serait perdu sans la présence d'esprit d'Estevam Gomez (3). On passa ensuite un groupe de sept petites îles ; le 31 décembre, les navires se trouvèrent à la hauteur de la Bahia de los Reyes, à identifier probablement avec la baie de Parana-gua, à 25°28' de latitude sud. On continua à descendre la côte, la perdant parfois de vue, mais n'effectuant aucun atterrissage.

Les vents régionaux du nord et du nord-ouest favorisèrent certainement la navigation ; plus loin, ce furent ceux du sud et du sud-ouest qui devinrent prédominants, sans trop entraver cependant la continuation normale du voyage. Le 7 janvier 1520, on était arrivé à 32°56' de latitude sud ; le 9, par 34°31' de latitude sud, on ne mesura que quinze brasses d'eau et la terre ferme réapparut. Le 11 (4), par 35° de latitude sud, on longea une côte basse et sablonneuse, et les matelots distinguèrent au loin trois collines qu'on aurait pu prendre pour des îlots ; une d'elles, qui rappelait singulièrement la forme d'un chapeau, fut baptisée du nom de Monte Vidi (Montevideo). Carbalho reconnut l'endroit : c'était le cap Sainte-Marie, d'après la description de João de Lisbonne. Une tempête étant survenue, on perdit momentanément la terre de vue ; on s'efforça de regagner le nord, à la recherche d'un abri ; mais la nuit tombant, on dut jeter l'ancre. Le lendemain, on reprit la route vers l'ouest $\frac{1}{4}$ nord ; la profondeur de l'eau diminuant rapidement, on envoya le *Santiago*, le plus petit bâtiment de l'armada, en avant ; l'eau qui battait ses flancs était douce. On toucha bientôt des

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 34.

(2) ALBO et HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IV, cap. X ; le 26, d'après PIGAFETTA et le ROTEIRO.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, doc. XXI, p. 203.

(4) Le 10, d'après PIGAFETTA.

fonds à cinq brasses, puis à quatre, finalement à trois; Carbalho se rendit compte qu'il était entré dans l'embouchure du Rio de la Plata. « Jusqu'ici, écrit de Brito en 1523, s'étaient étendues nos découvertes portugaises. »

Le récit le plus véridique de l'exploration du fleuve est celui du roulier de Franc. Albo; entre Monte Vidi et le cap Sainte-Marie, dit ce pilote, débouche le Rio de los Patos, par 33°30' de latitude sud (le Rio Santa-Lucia?), où nous voulûmes atterrir; nous envoyâmes le *Santiago* longer la côte de plus près, pour voir s'il ne s'y présentait pas de passage; il ne vit sur son chemin que quelques îlots et l'embouchure d'un grand fleuve, le Rio de Solis, qui se dirige vers le nord (1).

Magellan lui aurait imposé le nom de Rio de San Christoval (2), appellation qui se retrouve dans le routier génois, chez le Portugais anonyme, sur la carte de Maggiolo de 1527 et sur celle de Salviati de la bibliothèque Laurentienne. Le commandant, sachant parfaitement que le fleuve avait été exploré plusieurs fois déjà avant lui, et par l'expédition espagnole de J. de Solis en dernier lieu, il est invraisemblable qu'il l'ait rebaptisé. Pigafetta, Alvo et de Brito appliquent au Rio le nom du pilote de Solis qui, de son côté, l'aurait appelé Rio de Jordan (3). Dans une légende qui figure sur sa carte de la Patagonie, Pigafetta rappelle la confusion entre le cap et la rivière de Sainte-Marie. « Lequel lieu on appelloit au temps passe le cap sainte marye et la pensoit que de la se passast a la mer de Sur... et maintenant ce n'est plus cap mais riviere (4) ».

(1) Le nom de Rio de Solis a été donné à deux fleuves, l'un plus grand que l'autre, situés tous les deux dans le gouvernement de Buenos-Ayres et débouchant dans le fleuve Argentin. *Colección de doc. ined. de India*, vol. IV, 1865, p. 557, note 1.

(2) C. ERRERA, *La spedizione di Seb. Caboto al Rio de la Plata*, loc. cit., p. 30. — P. MARTYR (*De Orbe ambito*, dec. VII, cap. VII) rapporte qu'on appliqua à l'embouchure du fleuve le nom de baie de Sainte-Marie.

(3) Carte de Turin, 1523; carte Castiglione, 1525; les mappemondes sévillanes de 1529; la carte de Maggiolo, 1527.

(4) De même chez LAS CASAS, *Hist. gen. de las Indias*, vol. IV, cap. CI, p. 377: « el cabo de Sancta María, que nombramos el Rio de la Plata ». — D'après GALVÃO, J. D. de Solis lui aurait donné le nom de rivière Argentine, à cause de l'argent dont on lui aurait montré des échantillons; les indigènes l'auraient appelé Paranagaco ou Grande Eau; c'est le Paranaguacu d'OVIENO, loc. cit.

Le capitaine général ordonna, en effet, d'examiner l'embouchure du fleuve avec le plus grand soin, pour s'assurer qu'il ne livrait pas passage au Pacifique; tous les auteurs sont d'accord sur ce point ⁽¹⁾. L'eau y était douce, il est vrai, mais ne pouvait-elle pas provenir des rivières descendant des deux rives ? Le *Santiago* remonta le Rio sur vingt-cinq lieues ⁽²⁾ et resta parti pendant quinze jours. Durant ce temps, Magellan, avec deux autres navires, longea la côte méridionale pour en scruter les moindres échanerures; le *S. Antonio* revint au bout de deux jours, ayant atteint la côte opposée, que l'on trouva basse et uniforme; elle constitue, en effet, la terminaison des pampas de Buenos-Aires. L'esquisse cartographique de Pigafetta semble indiquer que les Rios Uruguay et Parana furent reconnus sur une assez grande étendue; quant à la largeur totale de l'estuaire, elle fut estimée par l'Italien à dix-sept lieues, à vingt-sept par Alvo, à cent et huit (au lieu de dix-huit?) par le Portugais anonyme. Mais c'est la faible profondeur de ses eaux qui a dû avertir les marins qu'ils ne pouvaient avoir affaire à une communication entre deux océans. Les navires s'étant rassemblés, ils allèrent mouiller, non sans une lutte pénible contre les vents du nord, devant une terre qui n'est autre que la rade actuelle de Montevideo. Des sept îles qu'on avait découvertes dans le fleuve, la plus grande ⁽³⁾, assure Pigafetta, renfermait des pierres précieuses.

L'escadre s'y attardait six jours à renouveler les provisions de poisson et d'eau fraîche. Jusqu'ici on n'avait pas trouvé trace d'Européens, ni de navires que le roi de Portugal aurait expédiés dans ces parages pour barrer le chemin aux Espagnols. L'amiral, ayant aperçu de nombreux indigènes sur le rivage

(1) PIGAFETTA : « Già se pensava che de qui se pasasse al mare de Sur »; le routier génois : « cuidando achar pasage pera sua viage »; DE BRITO : « ... rio de Soliz, onde Fernão de Magalhães cuidou achar passagem »; ALVO, « á ver si habia pasage para pasar ».

(2) Cinquante lieues, d'après DE BRITO.

(3) Appelée cap de Sainte-Marie, d'après le manuscrit italien de Pigafetta, publié par A. DA MOSTO; les manuscrits français appliquent plus correctement ce nom à l'endroit où se trouvèrent les navires.

et se rappelant le sort de Juan de Solis ⁽¹⁾, interdit à ses hommes de descendre à terre. Un jour cependant, les Indiens avec tout une flottille de canots, se dirigèrent sur les navires; Magellan ordonna alors d'armer trois chaloupes, devant lesquelles les indigènes prirent immédiatement la fuite, s'enfonçant ensuite dans la forêt, si vite que les Espagnols ne parvinrent pas à s'emparer d'un seul.

La nuit suivante toutefois un Indien arriva seul dans un canot et monta tranquillement à bord du vaisseau amiral; les marins l'accueillirent d'ailleurs très bien, dans l'espoir qu'il reviendrait le lendemain avec des compagnons ⁽²⁾. Magellan lui ayant montré une plaque en argent, l'indigène fit comprendre que ce métal était très répandu dans son pays; il partit très satisfait de sa visite, bien repu et chargé de présents, d'étoffes et d'une chemise, mais il ne reparut plus.

2. — Du Rio de la Plata au détroit de Magellan.

Le 3 février ⁽³⁾, les ancres furent levées et les navires reprirent la navigation vers le sud, longeant la côte, pour autant que la faible profondeur des eaux le permettait. D'après un passage de Castanheda ⁽⁴⁾, les capitaines auraient demandé à Magellan d'explorer le Rio de la Plata avec plus de soin; ils se seraient montrés mécontents de ce que l'amiral abandonnât si vite l'exploration. Que la reconnaissance du grand fleuve par Magellan ne fut pas considérée comme définitive, c'est ce qui semble être confirmé par les tentatives de Séb. Cabot et de Diego Garcia en 1526, qui essayèrent à nouveau de déboucher par cette large voie d'eau dans le Pacifique.

(1) Pigafetta remarque que de Solis y avait péri avec soixante de ses compagnons et que les indigènes s'appellent Camibali! Ce pilote avait été massacré par les Querandis, de la grande famille des Charruas, qui l'auraient arrêté au moyen d'une arme terrible, désignée depuis par les Espagnols sous le nom de « bolas ». P. GAFFAREL, *De Orbe Novo de Anghiera. Les Huit Décades traduites du latin, etc.*, p. 489, note 3.

(2) P. MARTYR, *De Orbe ambito*, cap. VII.

(3) Le 2, d'après le ROTEIRO.

(4) *Loc. cit.*, liv. VI, cap. VI : les capitaines, voyant que Magellan « querria passar este rio doce, fizeranlhe grandes requerimentos que não passasse et que lho descobrisse ».

L'escadre voguait maintenant sur une mer totalement inconnue aux pilotes espagnols et au sujet de laquelle ne circulaient que de vagues renseignements. Magellan était persuadé qu'il rentrait ici dans le domaine maritime revenant de droit à la Castille ; il pouvait donc se livrer à une exploration minutieuse de la côte, sans craindre de transgresser les stipulations royales. Le lendemain déjà, la course dut être interrompue durant deux jours, pour fermer une brèche qui était survenue à la quille du *S. Antonio* ; le Cabo San Antonio rappelle sans doute l'endroit où le navire subit la réparation, par 36° latitude sud, d'après le Roteiro. De ce point au cap Santa Polonia ⁽¹⁾, par 37° latitude sud, la côte se dirige nord-sud. Du 8 au 9 février, on contourna le cap Corrientes ⁽²⁾, appelé aussi par les Espagnols, Punta de las Arenas (38° 30' latitude sud), à cause du rivage sablonneux ⁽³⁾. Le lendemain, la flottille longea lentement des terres à collines couvertes de verdure ; le 14, on fit route vers l'est, restant sensiblement à 38°47' latitude sud. Une violente tempête, accompagnée de feux de Saint-Elme, éclata le 12 février et chassa les navires sur des bas-fonds, les « Bajos anegados » de la mappemonde de Ribeiro, de 1529 ; la *Victoria* faillit y rester accrochée ⁽⁴⁾. Pour parer dans la suite à des dangers analogues, le capitaine général fit reprendre le large, et durant trois jours on n'aperçut plus la côte. Du 22 au 23, par 42°54' latitude sud, dit Alvo, Magellan sembla vouloir revenir en arrière et fit mettre le cap sur l'ouest-nord-ouest. Le 24, les navires vinrent en face du golfe de San Mathias, ainsi dénommé d'après la fête du saint du jour ; on fit le tour complet de la baie, dans l'espoir déjà d'y découvrir le détroit vers la Mar del Sur ⁽⁵⁾.

(1) La fête de cette sainte tombe le 9 février.

(2) « Los baxos dos Corrientes », à 39° latitude sud d'après la mappemonde de Ribeiro, de 1529.

(3) Carte de Turin, de 1523.

(4) « Los baxos de la Victoria ». *Ibid.* « Le cap San Antonio, dont la pointe sud fut doublée le 9 février 1520 et nommée, de par l'almanach, Santa Polonia (Sainte Apolline) ». PAUL GROUSSAC, *Les Îles Malouines*, p. 69.

(5) ROTEIRO : « cuidando que avia sayda pera Maluco ». — HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XI : « para ver si era estrecho, i por no hallar fondo para surgir, se tornaron a salir ».

Ce mouvement inattendu de la flottille peut très bien s'interpréter cependant, si l'on se rappelle que le golfe de San Mathias avait déjà été atteint en 1514, par l'expédition de la *Copia*, que Magellan a certainement connue par les de Haro. J. Dias de Solis, on ne l'ignore pas, avait cru y toucher à l'entrée du canal interocéanique. La latitude donnée par Alvo, 42°30' sud, se rapproche, en effet, singulièrement de celle de la plaquette allemande (40°) (1). L'armada examina le golfe pendant une journée entière, rapporte le *Roteiro*, « dans l'idée qu'il y avait une sortie vers les Moluques » ; c'est presque la répétition littérale d'un passage de la *Copia*.

Ne trouvant pas d'endroit favorable pour mouiller dans la baie, dont le tour ne mesure pas moins de cinquante lieues et dont la profondeur atteint quatre-vingts brasses, les navires, dit Alvo, regagnèrent le large. Ce fut le second essai infructueux pour la recherche du détroit sud-américain; le capitaine général dut se résigner à le chercher à des latitudes plus élevées que le cap de Bonne-Espérance. La continuation du voyage, dès lors, exigea de la part des pilotes la plus grande prudence ; si, en effet, jusqu'ici le routier des marins de la *Copia* avait pu guider encore plus ou moins Magellan, aucune notion exacte relative à la côte patagonique au delà de 40° sud, n'était venue à sa connaissance. A partir de 42° latitude sud commence une région climatérique de transition bien connue par tous les voiliers, une zone relativement calme malgré la latitude élevée; le temps y est plus stable, quoique les vents d'ouest y soient prédominants et que ceux plus particulièrement du nord-ouest y soufflent la plus grande partie de l'année. En quittant le Rio de la Plata, les voiliers se tiennent le plus près de la côte, et la navigation jusqu'au cap Horn n'offre pas de grandes difficultés (2).

La meilleure période de la saison était passée, lorsque Magellan et ses compagnons commencèrent la descente de la côte patagonique. Outre les « pamperos », ces orages caractéristiques de la région, une série de tempêtes annoncèrent l'approche de l'hiver; déjà à la baie de San Mathias, les premiers effets du froid s'étaient fait sentir. Mais la direction du rivage qui s'inflé-

(1) A 34° latitude sud, d'après le *ROTEIRO*, mais à lire probablement 43°.

(2) G. SCHOTT, *Die Verkehrswege*. ZEITSCHR. D. GESELLSCH. F. ERDK. Berlin, 1895, p. 282.

chissait sans cesse au sud-ouest, confirma Magellan dans son idée d'aboutir bientôt à la limite méridionale du continent ; il n'hésita donc pas à pousser hardiment en avant.

Les navires furent séparés pendant deux ou trois jours par un ouragan d'une extrême violence ; toute la flottille fut chassée vers les récifs de la côte, où un désastre certain les attendait ; les équipages, affolés, firent vœu d'entreprendre un pèlerinage à N. S. de la Victoria si les navires étaient sauvés, lorsque, vers le matin, un calme plat survint brusquement, obligeant l'armada à rester sur place. Mais à minuit, la tempête reprit de plus belle et persista durant trois jours, brisant tous les ponts des vaisseaux ; les marins firent de nouveau vœu de pèlerinage ; en ce moment, dit Pigafetta, les trois corps saints, saint Elme, saint Nicolas, sainte Claire, apparurent au sommet des mâts, et la tempête cessa subitement.

Le 27 février, on se trouvait par 44° latitude sud, d'après Alvo, en face d'une baie peuplée de loups marins, en raison desquels le pilote dénomma l'endroit « baia de los Patos » ; la mappemonde de Turin (1523) signale une « punta de lobos marinos » ; la carte de Ribeiro (1529) l'appelle « arrecife de lobos », un peu plus rapprochée de la « baia sin fondo », ou de S. Mathias ; enfin Pigafetta, immédiatement après le départ du Rio de la Plata, mentionne deux îles habitées par des loups marins et des canards en très grand nombre. Une barque, armée de six hommes, fut envoyée à terre ⁽¹⁾ à la recherche de bois et d'eau potable. Ayant atterri à un îlot, les marins ne purent trouver ce qu'il leur fallait et remplirent la chaloupe, faute de mieux, de peaux de loups marins, ou plutôt de pingouins, à en juger d'après la description de Pigafetta. Un vent terrible s'étant levé, les Espagnols se virent forcés de passer la nuit sur les rochers ; le lendemain, l'amiral dut envoyer une équipe de secours qui retrouva les hommes à moitié glacés par le froid. A peine étaient-ils à bord qu'une nouvelle bourrasque brisa les cables de la *Trinidad*. On arriva finalement devant une baie à entrée étroite, s'élargissant rapidement à l'intérieur, de façon à offrir, à première vue, un excellent abri contre les ouragans. L'escadre y entra ;

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XI.

mais des tempêtes plus effroyables que les précédentes assaillirent les bâtiments et ne les lâchèrent qu'au bout de six jours; quelques marins ayant atterri pour chercher l'eau nécessaire à la consommation, durent passer plusieurs nuits sur le rivage, se nourrissant d'un peu de poisson jeté par la mer. Il convient sans doute d'identifier cette baie avec le golfe « de los Trabajos », la baie des Labeurs de Herrera et de la carte de Turin ⁽¹⁾.

Le voyage se poursuivit péniblement, dans le seul but désormais de trouver un port où l'on ferait subir aux vaisseaux les réparations les plus urgentes, et où l'on prendrait les quartiers d'hiver, Magellan ayant reconnu lui-même qu'il n'était plus possible de prolonger la navigation dans les conditions actuelles. Le 31 mars, à la « Vispera de Domingo de Ramos ⁽²⁾ », la flottille entra dans le port de Saint-Julien ⁽³⁾, par 49°35' latitude sud. Cette baie non seulement était plus favorablement située que tout autre abri de la côte entrevue jusqu'ici; on y remarqua en outre que le poisson y était singulièrement abondant. La latitude du port est indiquée différemment par les officiers du voyage ⁽⁴⁾; San Martin aurait fixé la longitude à 56° à

(1) Le Roteiro connaît une « bahia dos Trabalhos », peuplée de loups marins et d'oiseaux, et où le vaisseau-amiral faillit se perdre, par 37° de latitude sud; c'est très probablement une erreur, 37° au lieu de 47° (48° dit le Portugais anonyme); elle coïncide avec l'embouchure du Rio Deseado, au nord de l'île Pingouin et de la Bahia de los Desvelos. En faveur de la dernière baie se prononça J.-G. KOHL, in *Zeitschr. d. Gesellsch. f. Erdk.* Berlin, Bd XI, p. 362. Ribeiro nous retrace, entre le golfe S. Mathias (B. sin fondo) et la B. de los Trabajos, une profonde échanerure de la côte, qu'il appelle R. de Cananor, située entre le C. de S. domingo et le C. blanco; la terre ferme est désignée sous le nom de « terra de marco ». Mercator (1569, Duisburg) signale d'abord Arrecifes de lobos, ensuite C. s. Domingo, aliis C. de lobos marinos.

(2) Le 1^{er} avril, rapporte P. MARTYR. — CASTANHEDA, *loc. cit.*, cap. VI: le 31 mars; il identifie la baie avec un fleuve, comme Barros, et l'appelle en outre, « delle Oche ». Le 2 avril, d'après BARROS, *loc. cit.*, dec. VII, lib. V, cap. IX.

(3) On ignore pour quel motif Magellan appliqua à ce port le nom de Saint-Julien; une conjecture est proposée par P. GROUSSAC dans sa *Toponymie de la côte de Patagonie et Les Iles Malouines*, p. 69.

(4) Par 49°30' de latitude sud, dit Pigafetta; d'après Alvo, par 49°40'. A. de S. Martin la fixa à 49°18', d'après une observation faite le 24 août. HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIV. — D'après le Roteiro, à 49°20'; d'après Max. Transylvain, à 49°. — BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX; OVIEDO, *loc. cit.*, p. 10; CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. VI, admettent 50°; le dernier auteur parle, au même chapitre, du Rio grande de Sam Julião ou dos Patos, par 49° de latitude sud.

l'ouest des Canaries (1), ne se trompant que de six degrés environ ; Castanheda l'estima plus exactement à 61° à l'ouest de Séville, avec une erreur de moins de deux degrés. Cet auteur est seul à mentionner que Magellan aurait consulté, en cet endroit, les pilotes de l'armada et l'astronome S. Martin sur leurs méthodes de fixer les longitudes, et leur aurait communiqué les règles de Ruy Faleiro, avec prière de lui donner leur avis à cet égard. Les pilotes auraient fait comprendre, par écrit, qu'ils ne savaient tirer aucun profit de ces indications. Ce fut, entre autres, l'opinion de San Martin au sujet des trente chapitres que comprenait le « regimento » de Faleiro, à l'exception du quatrième, où il était dit que l'on pouvait déterminer la longitude d'un point de la terre, par la conjonction de la lune avec les étoiles fixes et avec le soleil ; l'astronome cita plusieurs autres conjonctions et oppositions, et pour plus de clarté, il aurait proposé de composer sur la question un traité spécial. Le 17 avril, il profita d'une éclipse de soleil pour fixer le méridien du port de Saint-Julien à 61° à l'ouest de Séville. Castanheda ajoute que Magellan et ses pilotes approuvèrent cette détermination ; toutefois, ajoute l'auteur portugais, ils désiraient écourter la distance, craignant de sortir des limites du domaine de la Castille ; ils localisèrent donc le port de Saint-Julien sur leurs cartes par 43° , sur d'autres par 46° ; dans certaines, enfin, ils laissèrent tout simplement un blanc. « Mais la vérité fut trouvée dans leurs livres et dans les papiers qui tombèrent plus tard entre nos mains, ce que les Espagnols n'avaient pas prévu ; ainsi ils ont démontré eux-mêmes que les îles de Banda et des Moluques sont situées dans le domaine du Portugal, et que nous possédons encore un segment de $13^{\circ}30'$ au delà du méridien de Banda, et de 46° au delà des Moluques. »

Magellan avait-il demandé également l'opinion de ses capitaines sur l'opportunité d'un hivernage dans cette région ? Les tristes événements qui survinrent dès le lendemain nous apprennent que la majorité des Espagnols désiraient rentrer en Europe, pour revenir l'année suivante avec une nouvelle escadre et pousser les explorations plus loin.

Les documents qui nous ont conservé le souvenir de la mutinerie au

(1) De même Max. Transylvain.

port de Saint-Julien consistent en premier lieu en l'information de Magellan, sur ce qu'il appelle (1) l'attentat de Gaspar de Quesada; la lettre du D^r Matienzo et du contador J. Lopez de Recalde, adressée au roi, dans le courant du mois de mai 1521 (2); la missive de Recalde à l'archevêque de Burgos, du 12 mai 1521, dans laquelle il annonce le retour du *S. Antonio* (3); enfin, l'instruction, faite le 18 octobre 1522, à Valladolid, qui contient les dépositions de J. Séb. del Cano et d'autres survivants de l'expédition (4).

La première mesure prise par Magellan au port de Saint-Julien fut une diminution générale des rations pour les officiers comme pour les marins, en vue de la durée de l'hivernage. Ce fut le motif d'un premier mécontentement; les hommes demandaient le maintien de la quantité normale de nourriture, ou bien le retour de l'escadre en Espagne. Ils prétendaient que les ordres du roi avaient pour but, non pas de suivre les côtes glaciales du Brésil, sans profit pour une exploitation postérieure, mais d'atteindre les Moluques par la voie la plus courte; on avait pénétré plus loin que toute expédition précédente, et la continuation du voyage vers le sud équivalait à un suicide. D'après leurs dires, le froid aurait déjà causé des morts parmi les marins; la liste officielle ne mentionne toutefois pas le fait, et ne cite que quelques pertes d'hommes par accident.

Maximilien Transylvain (5) énumère les arguments que fit valoir le capitaine en chef pour convaincre les équipages de la nécessité de continuer le voyage, et il semble que ses raisons calmèrent momentanément les esprits; au printemps, on pourrait reprendre la reconnaissance de la côte, dùt-on

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 17. Inventaire d'Asensio, n° 20. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 189.

(2) *Ibid.*, 1, 2, 1/4, num. 14. Inventaire d'Asensio, n° 23. — NAVARRETE, *loc. cit.*, t. IV, p. 201. — P. PASTILLS, *Labor Evangelica*, p. 574.

(3) *Ibid.*, 1, 2, 1/4, num. 18. Inventaire d'Asensio, n° 24. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 162.

(4) *Ibid.*, 1, 2, 1/4, num. 19. Inventaire d'Asensio, n° 29. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 299.

(5) Ces raisons se trouvent répétées presque littéralement chez HERRERA et OVIEDO, *loc. cit.* — FARIA Y SOUSA (*Asia Portuguesa*, vol. I, partie III, cap. V) fait tenir à l'amiral une harangue pompeuse.

aller jusqu'à 75° de latitude sud; la Norwège et l'Islande, qui ont des latitudes plus élevées que le port de Saint-Julien, ne sont-elles pas aussi accessibles que les rivages de l'Espagne (1)? Magellan aurait fait appel au courage éprouvé des Castellans, aux récompenses du roi en rapport avec les difficultés surmontées; quant à lui, il aimait mieux mourir que de retourner à Séville avec les maigres résultats obtenus jusqu'ici; ses hommes ne devaient pas craindre la famine, puisqu'on disposait de pain et de vin, et que la baie regorgeait de poisson et de gibier.

Les capitaines espagnols ne semblaient pas disposés à fléchir devant la volonté du commandant; de Brito déclare que leur ferme intention était la mise à l'écart de l'amiral, s'il ne leur donnait pas satisfaction.

Ils firent donc croire aux marins que Magellan avait juré de faire échouer l'entreprise, de perdre navires et équipages, afin de rentrer par cet acte dans la grâce du roi D. Manuel (2). L'absence d'une voie navigable à des latitudes moins élevées que 50° sud causerait, disaient-ils, la plus vive joie au Portugal, et empêcherait les Espagnols de recommencer de sitôt la tentative de Magellan. Le commandant, ayant appris ces rumeurs, aurait infligé des punitions aux marins les plus remuants (3).

Le lendemain, à l'occasion de la fête de Pâques, Magellan ordonna que tout le monde irait entendre la messe à terre; après le service, les capitaines viendraient dîner à bord du vaisseau amiral. Mais déjà Gaspar de Quesada et Luis de Mendoza n'assistèrent pas au service divin; un autre mauvais présage fut l'excuse collective que les capitaines firent valoir, à l'exception de Alv. de Mezquita, pour ne pas venir à la table de Magellan. La nuit même, la révolte, préparée minutieusement, éclata à bord de trois navires. Pendant la seconde garde, Gaspar de Quesada, accompagné de Juan de Cartagena et de trente hommes armés, parmi lesquels J. Séb. del Cano, montèrent à bord du *S. Antonio* et entrèrent dans la cabine d'Alv. de Mezquita. Aucune résistance n'était possible; le capitaine portugais fut mis

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX.

(2) *Ibid.*

(3) GOMARA, *loc. cit.*, cap. XCII.

aux fers, ainsi que le pilote Mafra; les deux officiers furent confiés ensuite à la garde de Geronimo Guerra. Un des serviteurs de Mezquita, le Basque Juan de Elloriaga ⁽¹⁾, accouru au bruit, somma de Quesada de quitter promptement le navire, et, comme celui-ci refusait, de Elloriaga ordonna au contra-maître Diego Hernandes d'appeler les hommes aux armes; de Quesada, « craignant que cet insensé ne fit échouer le complot », le frappa avec un poignard et le laissa pour mort ⁽²⁾. Le contra-maître fut mis en sûreté, de même que trois Portugais, Ant. Fernandes, Gonz. Rodrigues et un certain Diego Diaz, qui avaient résisté aux ordres de Quesada. L'équipage, privé de ses officiers, se rendit immédiatement; les armes furent déposées dans la cabine d'Antonio de Coca, qui s'était rangé dès le premier moment du côté des insurgés. Juan de Cartagena reçut le commandement du navire; il fit apprêter l'artillerie et ordonna de tout préparer pour le combat; on força ensuite la porte du magasin des provisions et l'on se partagea le vin et le biscuit.

Lorsque Magellan se réveilla le matin du 2 avril 1520, il ne tarda pas à s'apercevoir que sur les cinq bâtiments, trois étaient aux mains des rebelles. Le *Santiago* seul, ayant pour capitaine Juan Serrano ⁽³⁾, et dont le personnel n'était que pour moitié espagnol, lui était resté fidèle. L'amiral reçut bientôt une lettre de Quesada, donnant brièvement les motifs de l'insurrection, insistant principalement sur le mauvais traitement dont tous, officiers et marins, avaient eu à souffrir; si le commandant consentait toutefois à leur donner pleine satisfaction sur tous les points, ils reconnaîtraient à nouveau son autorité. Magellan fit répondre qu'il était disposé à écouter leurs plaintes par l'intermédiaire d'une délégation choisie par eux. Les rebelles proposèrent de se rencontrer avec le commandant à bord du *S. Antonio*.

(1) De Lorriaga ou de Urriaga. Hurriagas, d'après NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 190.

(2) Il succomba à la suite de ses blessures, le 15 juillet 1520.

(3) La part que prit Serrano aux événements du port Saint-Julien n'est pas mentionnée dans le rapport de Magellan. CASTANHEDA (*loc. cit.*, liv. VI, cap. VI) prétend que ce capitaine n'y put être présent, puisqu'il avait été envoyé en ce moment à l'exploration d'un fleuve; au retour de Serrano, la mutinerie fut terminée et les équipages se mirent immédiatement à la réparation des navires.

Avec une audace déconcertante, Magellan exécuta alors le téméraire projet qu'il avait conçu de triompher d'un adversaire trois fois plus fort. Il commença par s'emparer de la chaloupe, portant les hommes qui lui avaient remis la lettre de Quesada. Sachant que des trois navires ennemis, la *Victoria* comptait le plus grand nombre d'étrangers et de gens qui lui étaient dévoués, il y envoya l'alguacil Gonz. Gomez de Espinosa et cinq hommes, armés secrètement, avec une missive pour le secrétaire général Luis de Mendoza, par laquelle il invitait celui-ci à se rendre au vaisseau amiral. L'Espagnol lut la lettre en souriant; devinant qu'il déclinait l'offre de Magellan, de Espinosa lui plongea au même instant son poignard dans la gorge; un autre l'acheva d'un second coup. Cependant, une autre chaloupe, montée par quinze hommes résolus et placée sous les ordres de Duarte Barbosa, venait de quitter la *Trinidad* et, au moment où de Mendoza recevait le coup fatal, ces hommes s'élançaient à bord de la *Victoria*. Tout avait été si rapide que l'équipage du navire se rendit sans résistance. Barbosa hissa au grand mât le pavillon de Magellan, leva l'ancre et vint se mettre à côté du vaisseau amiral, à l'entrée de la baie; le *Santiago* alla se ranger de l'autre côté, bloquant ainsi le port, où se trouvèrent pris les deux navires au pouvoir des rebelles. Sommés de se rendre, les rebelles eurent d'abord l'idée de se servir d'Alvaro de Mezquita comme porte-parole, mais ils y renoncèrent lorsque le neveu de l'amiral leur eut fait comprendre l'inutilité de cette intervention. La *Trinidad* se prépara alors au combat pour le lendemain matin; pendant la nuit, les postes de garde furent doublés, car on craignait que les deux navires ne tentassent de s'échapper.

En effet, après minuit, le *S. Antonio* se mit en mouvement et s'approcha de l'entrée du port; en réalité, le navire, flottant sur une seule ancre, était entraîné par le courant et était sur le point de passer entre la *Trinidad* et la *Victoria*; sur le pont se tenait Gasp. de Quesada, armé des pieds à la tête et donnant des ordres à ses hommes. La *Trinidad* ouvrit le feu la première par quelques coups de ses grosses bombardes; elle saisit ensuite le *S. Antonio* par tribord, tandis que la *Victoria* l'attaquait par babord. Les insurgés, sommés de se déclarer, crièrent sans hésiter: « pour le Roi et pour Magellan ». Ainsi le combat fut évité; de Quesada et les chefs de la

mutinerie furent aussitôt arrêtés, de Mezquita, Mafra et les autres prisonniers mis en liberté. Ce dernier avait failli être tué par un boulet de la *Trinidad* ; comme il se trouvait les jambes liées sur le pont, le projectile lui passa entre les genoux.

Juan de Cartagena, voyant la reddition de Quesada, renonça à la résistance et se rendit à son tour ; il fut conduit à bord de la *Trinidad* et mis aux fers. Ainsi se dénoua cette tragédie. Avant d'ouvrir l'instruction de l'affaire, Magellan fit descendre le cadavre de Mendoza à terre ; l'ayant proclamé traître au roi et à ses ordres, il le fit écarteler et ordonna qu'on exposât les lambeaux du cadavre sur des pieux.

Le procès des insurgés fut aussi bref que sévère : quarante hommes furent condamnés à la peine de mort ; mais comme l'escadre ne pouvait être privée d'un nombre de bras si considérable, Magellan commua la sentence en celle du travail forcé aux pompes, chaînes aux pieds. La peine capitale ne fut appliquée qu'à Gasp. de Quesada ; le 7 avril, le capitaine fut décapité ⁽¹⁾ par son serviteur Luis del Molino, qui s'était distingué parmi les plus fougueux des rebelles et qui ne fut gracié qu'à condition d'être le bourreau de son maître ; le cadavre fut ensuite écartelé.

Quant à Juan de Cartagena, Magellan lui réserva un châtement plus terrible. Il est vrai que Del Cano, dans sa déposition du 18 octobre 1522 devant l'alcalde Leguizamo, déclare que le veedor n'aurait encouru sa condamnation qu'après qu'il eut excité pour la seconde fois les équipages à la révolte ; le capitaine général ordonna d'abandonner de Cartagena sur une île de la côte, le jour du départ de l'armada, en compagnie seulement d'un religieux, Pero Sanchez de Reina ⁽²⁾, qui aurait été coupable également de discours séditieux, après l'apaisement de la première rébellion.

(1) Il fut tué à coups de poignard, d'après un document conservé aux *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 14.

(2) Appelé Pero Sanchez de la Viena, dans la liste de paiement publiée par MEDINA, *Colección*, t. I, p. 493. — HERRERA (*loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIII) remarque qu'il s'agit d'un religieux français, faisant allusion à Bernard Calmeto, aumônier du *S. Antonio*, dont on ne retrouve pas le nom dans les listes de ceux qui périrent au cours du voyage. — CORREA (*loc. cit.*, t. II, p. 630) assure que deux prêtres restèrent dans l'île déserte, en même temps qu'un frère de J. de Cartagena, que Magellan avait gracié à la demande de Mezquita ! (STANLEY'S *Magellan*, p. 250.)

Antonio de Coca fut au nombre des graciés ; on se borna à lui infliger le même châtement qu'aux autres coupables, et on le priva en outre de ses fonctions. Parmi ceux à qui Magellan fit donner trois estrapades, boulets de canon aux pieds, on cite Andres de San Martin et le pilote Hernando de Morales (1). D'après la déclaration du *S. Antonio* (2), déposition sujette à caution, le motif de ce châtement barbare aurait été non une participation au complot, mais le fait qu'on aurait trouvé sur San Martin une représentation de l'itinéraire ou de la navigation (3), jusqu'au point atteint par l'armada, plan que l'astronome aurait jeté ensuite à la mer. Le même document rapporte que cette punition fut infligée également à un des deux chapelains de la flottille, pour avoir proclamé que « les navires n'avaient pas de provisions suffisantes et pour n'avoir pas consenti à communiquer au capitaine général les secrets que les équipages lui avaient dits à confesse » ; telle fut du moins l'accusation ignominieuse que Gomez et ses compagnons firent peser sur Magellan à leur retour en Espagne.

La conduite du commandant au port de Saint-Julien a été blâmée par ceux-là même qui l'ont le plus sincèrement admiré ; Maxim. Transylvain déclare que Magellan agit illégalement, en mettant à mort des capitaines nommés par le roi : « personne, en dehors de Charles et de son Conseil, ne peut prononcer la peine capitale contre ces dignitaires ». Bien que certaines instructions royales, entre autres celles du 22 mars 1518, stipulent que le commandant avait le droit de justice sur tous les hommes de la flottille (4), on a prétendu que de pareilles représailles ne peuvent pas être excusées, même eu égard aux mœurs de l'époque. Mais si l'on songe que deux hommes seulement sur quarante subirent la peine de mort ; que deux récidivistes furent punis de l'abandon ; que les autres, manifestement rebelles, furent tous graciés conditionnellement (5) ; si d'autre part on considère que

(1) Il est appelé « marinero » dans le document suivant et serait mort à la suite de ce traitement, lorsque les navires reprirent la navigation.

(2) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 13. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 206.

(3) *Ibid.* : « una figura fecha de la navegacion... »

(4) CORREA, *loc. cit.*, t. II, p. 627. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, doc. IV, p. 122.

(5) M. WALLS Y MERINO, *Primer viaje alrededor del mundo...* Madrid, 1899, p. 124 : « Es esto crueldad...? Es justicia y magnanimidad propia de un gran capitán ».

Magellan frappa ses adversaires des mesures que ceux-ci avaient préméditées contre lui, et dont il avait été averti par Diego Barbosa avant le départ de l'escadre des Canaries, on reconnaîtra que Magellan avait le droit de se débarrasser d'ennemis implacables et de les remplacer par des hommes qui avaient sa confiance. Seb. del Cano n'alla-t-il pas jusqu'à prétendre que le capitaine général ne fit disparaître Quesada et de Mendoza que dans l'unique but de nommer à leur place les Portugais Alvaro de Mezquita et Duarte Barbosa (1)?

On comprend pourquoi, dans leurs rapports respectifs, les membres de l'expédition ont passé sous silence cet incident, le plus dramatique du voyage : ils craignaient d'insister sur le rôle qu'y avait joué Seb. del Cano, celui qui, couvert de gloire, ramena la *Victoria* à Séville. Pigafetta résume la mutinerie en quelques lignes; le manuscrit italien, qui semble se rapprocher le plus de la relation originale, rapporte, très incorrectement, que Quesada fut abandonné dans l'île déserte et que de Cartagena fut écartelé. Le manuscrit français de Paris (n° 5650) ne reproduit pas ces erreurs; Pigafetta s'y excuse de ne pas entrer dans des détails, parce que l'empereur avait été amplement informé de cet incident. Le *Roteiro* mentionne la révolte de façon plus laconique encore, et Alvo (2) n'en parle pas du tout. Herrera, qui en donne un récit très circonstancié, a consulté les documents judiciaires officiels et notamment le rapport de Magellan sur la rébellion (3).

Le séjour de l'escadre au port de Saint-Julien fut le premier hivernage d'une expédition dans une haute latitude; les équipages eurent beaucoup à

(1) Déposition du 18 octobre 1522. Voir plus haut.

(2) Dans sa déclaration à l'alcalde Leguizamo, le 18 octobre 1522, Alvo prétend, d'accord avec del Cano, que les trois capitaines s'étaient révoltés contre Magellan parce que celui-ci ne leur expliqua ni leur demanda jamais rien au sujet de l'itinéraire. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 291.

(3) Sir Francis Drake eut également à réprimer dans le même port une violente rébellion et y fit exécuter entre autres Thomas Doughty; il rapporte l'intéressant détail suivant : « . . this harbour, called by Magellan Port S. Julian, where we found a gibbet standing upon the maine, which we supposed to be the place where Magellan did execution upon some of his disobedient and rebellious company ». *World encompassed by Sir Francis Drake*. Edition de la *Hakluyt Soc.* de Londres, p. 234.

souffrir du froid; trois hommes même eurent les mains gelées (1). Les navires, particulièrement le *S. Antonio*, paraissent avoir eu grandement besoin de réparations. Magellan ordonna donc de construire, à terre, une forge en pierre pour le gros travail; aussi longtemps que les charpentiers furent occupés à calfater les bâtiments, les marins qui avaient subi une condamnation restèrent aux pompes. Jusqu'au départ d'ailleurs, l'amiral paraît avoir sévi contre les rebelles. Del Cano assure qu'il leur fit administrer des coups de bâton, contrairement aux stipulations royales (2); les équipages crurent, et se le dirent secrètement, que le commandant avait juré de faire périr tous les Espagnols et de rentrer avec les Portugais à Lisbonne (3).

Les réparations les plus urgentes ayant été menées à bonne fin, Magellan voulut reconnaître la côte qui s'étendait vers le sud; il chargea donc Juan Serrano, commandant le plus petit vaisseau de la flottille, d'examiner avec grand soin les estuaires et de voir s'ils ne cachaient pas quelque passage vers le Pacifique. Herrera nous a conservé le rapport le plus complet de cette malheureuse expédition (4).

Le *Santiago*, luttant contre les vents contraires, s'ouvrit lentement un chemin vers le sud (5) et entra, à soixante milles de distance du port de Saint-Julien, dans ce qui lui sembla être l'embouchure d'un large fleuve, et que le capitaine dénomma Rio de Santa Cruz, d'après la fête de l'invention de la Sainte Croix du calendrier espagnol; c'est la baie de Santa Cruz (6),

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIII. Plusieurs seraient morts de froid, p. 488.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 288.

(3) Lettre de Max. Transylvain.

(4) *Loc. cit.*, dec.-II, lib. IX, cap. XIII.

(5) D'après CORREA (dans STANLEY'S *Magellan*, p. 250), le navire aurait été entraîné par un fort courant marin, le vent s'étant complètement calmé.

(6) B. de la Cruz, de la mappemonde de Ribeiro, 1529. Remarquons que ce cartographe signale un R. de Juan Serrano avant d'arriver au P. de S. Julia, et une B. de S. Iago, avoisinant celle de la Cruz. La grande carte de Mercator, de l'année 1569, Duisburg, mentionne un p^o de Juan Serrano au même endroit que Ribeiro, et un archipel de quatre îlots au large, probablement l'« y^a de los patos » et les « y^{os} de Sanson », de Ribeiro.

dans laquelle vient se jeter le Rio Chico, par 50° de latitude sud. La pêche y fut encore plus fructueuse qu'au port de Saint-Julien ; un grand nombre de phoques et de pingouins peuplaient le rivage. Le 22 mai, après avoir renouvelé les provisions, on reprit la navigation ; mais on eut à peine couru trois milles, qu'une tempête s'éleva, qui fut de courte durée mais d'une violence exceptionnelle ; on eut beau rentrer toutes voiles, les vagues se lancèrent avec une telle fureur sur le navire qu'il n'obéit plus au gouvernail. Une bourrasque soufflant de l'est le chassa ensuite vers la côte ; la quille toucha le fond, heureusement sans s'ouvrir, et les trente-sept hommes eurent tout juste le temps de se sauver, à l'exception de l'esclave nègre du capitaine, qui se noya. Quelques minutes après, le *Santiago* était brisé en mille pièces.

Pendant huit jours, les naufragés ne quittèrent pas le lieu du désastre et recueillirent quelques épaves que les vagues rejetaient sur le rivage. Ils résolurent alors de traîner le plus grand nombre de planches possible au Rio de Santa Cruz, d'en construire un radeau, au moyen duquel on passerait la baie, et d'entreprendre par terre le retour au port de Saint-Julien, distant de quatre-vingts milles. Au bout de cinq jours, le Rio fut atteint, mais la plupart des marins étaient déjà exténués de fatigue ; ici du moins, le produit de la pêche leur permit de reprendre des forces. Il fut convenu que deux hommes, les plus robustes de la bande, continueraient le chemin jusqu'au port de Saint-Julien. Pendant onze jours, les deux marins parcoururent un pays sauvage et dévasté ; ils renoncèrent bientôt à suivre la côte, pour éviter les multiples marais qui se succédaient le long de la mer. Ils se privèrent cependant ainsi de leur nourriture essentielle, c'est-à-dire du poisson mort, jeté sur le sable, et les malheureux durent subsister de feuilles et de racines. Lorsqu'ils atteignirent enfin les quartiers d'hiver de la flottille, ils étaient devenus méconnaissables par suite des fatigues. Magellan envoya immédiatement une colonne de vingt-quatre hommes, avec du vin et des provisions, au secours des naufragés. La petite expédition eut également beaucoup à souffrir des intempéries et du manque d'eau potable, mais elle retrouva les abandonnés en bon état. Repassant la baie par groupes de deux et trois personnes, tous purent entreprendre le

voyage de retour et rejoindre heureusement l'armada, sans avoir perdu un seul homme; l'équipage du navire sombré fut distribué à bord des autres bâtiments, et Juan Serrano obtint le commandement de la *Concepcion*.

Magellan, impatient d'explorer davantage la région voisine de la baie, chargea un jour quatre hommes bien armés de pénétrer jusqu'à trente lieues à l'intérieur des terres, de planter une croix en cet endroit et d'entrer en relations pacifiques avec les indigènes, si l'on en rencontrait. La saison froide était en ce moment assez avancée; la petite colonne ne parvint sans doute pas à se procurer en chemin de l'eau ou une nourriture suffisante; elle dut se contenter de la reconnaissance d'une montagne, à peu de distance de la côte. On planta la croix à son sommet, et l'on baptisa l'endroit de Montagne du Christ; puis on redescendit vers l'armada.

Deux mois s'étaient passés sans que les Espagnols eussent aperçu un seul indigène. On vit alors apparaître sur le rivage un homme d'une stature plus qu'ordinaire; il dansait et criait, et se mettait du sable sur la tête, en signe d'amitié. On fit débarquer un des marins, en lui recommandant d'imiter les mouvements de l'Indien; celui-ci fut vite rassuré et accepta de monter à bord des navires, où son arrivée excita la plus vive curiosité.

Magellan reçut d'ailleurs l'étrange visiteur très cordialement; l'indigène montra les dispositions les plus paisibles, bien qu'il ne voulût pas se défaire de ses armes, un arc, court mais épais, des flèches à pointe en pierre blanche ou noire. Il mangea à son aise et examina avec intérêt les articles d'échange des Espagnols; étant conduit devant un grand miroir en acier, il fut tellement saisi d'y voir sa personne, qu'il fit un bond formidable en arrière et renversa quatre assistants; on lui offrit comme présents une petite glace, quelques sonnettes et colliers.

Le lendemain et les jours suivants, d'autres Patagons vinrent visiter les navires. Les descriptions qu'en donnent Pigafetta et l'auteur du Roteiro sont loin de concorder; le premier auteur assure que les Européens atteignaient à peine aux hanches des sauvages; le pilote génois rapporte plus exactement que leur taille mesure neuf ou dix palmes, c'est-à-dire

1^m80 (1), ne dépassant donc pas sensiblement la moyenne des marins. Pigafetta les représente comme bien bâtis, la figure large et de teint rougeâtre, les yeux entourés de cercles jaunes et avec deux taches en forme de cœur sur les joues. Ils portent les cheveux courts et blanchis artificiellement et sont vêtus de peaux de guanaco, cousues ensemble; leurs chaussures grossières proviennent du cuir du même animal, ce qui a contribué à leur donner le nom de « Patagones », très improprement d'ailleurs, puisque leurs pieds, ainsi que leurs mains, sont relativement petits (2).

Quelques Indiens amenèrent leurs femmes, grosses et trapues, et chargées comme des bêtes de somme de tous leurs articles de ménage. Pigafetta se plut à observer les coutumes de ce peuple pasteur, à étudier leur religion, leurs démons Sétébas et Chelceulle, et fit même un vocabulaire de quarante-six mots de leur langage (3). Ce qui frappa les Espagnols de stupeur, c'est que les Patagons avalaient des rats vivants et s'enfonçaient de longues flèches dans la gorge jusqu'à l'estomac, lorsqu'ils se sentaient indisposés, sans que cela leur causât jamais d'accidents (4). Un des visiteurs fut particulièrement communicatif et passa même plusieurs jours à bord; on parvint à lui faire prononcer quelques mots, comme *Ave Maria*, *Jésus*, *Pater noster*, qu'il cria ensuite d'une voix étourdissante. Il se montra reconnaissant des petits cadeaux qu'on lui prodigua; un jour, en effet, on le vit

(1) La même grandeur est donnée par E. Ibar, compagnon du lieutenant Rogers, dans son voyage en Patagonie en 1877, et par RAMON LISTA, *Viage al pais de los Tehuelches*. Buenos-Aires, t. I. — ORBIGNY, qui a vécu parmi les Patagons Tehuelches, leur donne en moyenne 1^m72. *L'Homme américain*. Paris, t. II, p. 67. — Max. Transylvain évalue leur taille à dix palmes; BARROS, *loc. cit.*, à douze; HERRERA, *loc. cit.*, dit que le plus petit des habitants de la Patagonie était plus grand que le plus grand de la Castille; GOMARA, *loc. cit.*, cap. XCI, et OVIEDO, *loc. cit.*, rapportent que certains indigènes mesurèrent treize palmes.

(2) E. DE BOVIS, *Navigation du détroit de Magellan*. BULL. SOC. GÉOGR. Paris, 1844, p. 129. — ANT. GALVÃO, édition de la *Hakluyt Society*, p. 141, observe que les Espagnols les appelèrent Patagons, mais que les Brésiliens leur appliquent le nom de Morcas.

(3) De ces quarante-six mots, dix appartiennent réellement à la langue Tehuelche; les autres ne sont plus reconnaissables. — RAOUL DE LA GRASSERIE, *De la langue Tehuelche*. Comptes rendus du Congrès des Américanistes. Stuttgart, 1904, p. 610.

(4) Voir le dessin allégorique de J. Stradanus (1523), dans la Collection de De Bry.

arriver avec un guanaco ; dans le but de se procurer quelques-uns de ces animaux, on lui fit comprendre ce qu'il recevrait en échange ; mais les autres jours, Juan Gigante, Jean le Géant, comme l'avait baptisé l'aumônier, ne revint plus ; on soupçonna qu'il avait été tué par ses compagnons pour avoir été trop familier avec les étrangers.

Magellan aurait volontiers embarqué quelques-uns des gens de cette peuplade pour les présenter au roi ; mais pendant les quinze jours qui suivirent la désertion de Juan Gigante, plus un seul ne revint à bord des navires. Enfin, le 28 juillet, quatre indigènes, sans armes, s'enhardirent à visiter de nouveau la *Trinidad*. Les Espagnols résolurent de s'emparer par ruse des deux plus jeunes de la bande ; étant chargés tellement de présents qu'ils ne pouvaient plus bouger les mains, les Indiens se laissèrent prendre les pieds dans une paire de fers ; on descendit ensuite leurs deux compagnons à terre, les bras fortement liés ; on voulait se saisir en outre de la femme d'un des prisonniers, qui se lamentait particulièrement d'être privé de son épouse. Un petit détachement d'Espagnols, sous la conduite de Carvalho, atteignit les huttes des indigènes ; comme il se faisait déjà tard, on voulut attendre le lendemain pour entrer au camp ; mais le matin, hommes et femmes prirent la fuite à l'approche des Européens, sur quelques paroles que leur adressa un des sauvages qui avaient été aux navires. Les Patagons tirent halte à une certaine distance et tirèrent une pluie de flèches sur les marins ; un homme d'armes de la *Trinidad*, Diego de Barrasa, frappé par un de leurs projectiles, mourut presque aussitôt. Le capitaine général ordonna plus tard de venger la mort de ce malheureux et envoya dans ce but une troupe de vingt hommes contre les indigènes ; mais l'expédition n'eut pas plus de succès que la précédente. Pendant un certain temps, on ne revit plus d'Indiens ; le pilote génois rapporte qu'un des deux prisonniers arriva en Espagne à bord du *S. Antonio* : d'après les autres versions, il aurait succombé en route ⁽¹⁾.

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. I, cap. XV. Nous avons emprunté le récit des premiers rapports avec les Patagons à Pigafetta ; les relations de Herrera et de Max. Transylvain en diffèrent notablement.

Magellan se décida enfin à quitter le port de Saint-Julien et à passer le reste de l'hiver au Rio de Santa Cruz, découvert par Serrano. Vers la fin du mois de juillet, on commença donc les préparatifs du départ. Un changement complet, nous l'avons vu, s'était opéré dans le commandement des navires : aux postes de Gaspar de Quesada et de Mendoza, l'amiral avait nommé deux membres de sa famille, Duarte Barbosa et Alvaro de Mezquita ; avec Serrano à bord de la *Concepcion*, Magellan disposait, cette fois-ci, d'un état-major homogène, entièrement dévoué à sa cause, et avec lequel il pouvait envisager l'avenir avec assurance. Quinze jours environ avant le départ, le 14 août, on exécuta la sentence prononcée contre Juan de Cartagena et le prêtre de Reina. Ils furent par conséquent abandonnés sur le rivage désolé, avec une certaine quantité de provisions ⁽¹⁾ ; les déserteurs du *S. Antonio* déclarèrent, à leur arrivée à Séville, que ce châtement était plus inhumain que celui que le commandant avait infligé à Quesada.

Les derniers jours furent mis à profit par le cosmographe Andres de S. Martin pour déterminer les coordonnées géographiques du lieu d'hivernage. Le 21 juillet 1520, il était allé à la côte pour effectuer l'observation de longitude, d'après les méthodes de Ruy Faleiro ; le lendemain, il la renouvela à bord des navires et arriva aux résultats cités plus haut ; le jour du départ enfin, le 24 août, il réussit à déterminer la latitude de l'endroit de façon remarquable, c'est-à-dire à 49°18' sud. La veille ⁽²⁾, les équipages s'étaient confessés et avaient reçu les saints Sacrements ; ainsi, le séjour des Espagnols au port de Saint-Julien avait duré quatre mois et vingt-quatre jours ⁽³⁾.

On mit directement le cap au sud-ouest $\frac{1}{4}$ ouest, et au bout de deux jours, les navires se trouvèrent à la hauteur de la baie de Santa Cruz.

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX : trente livres de pain pour chacun.

(2) Le 24 août, disent ALVO et le ROTEIRO ; d'après PIERRE MARTYR, le 21 août (nono calendas septembris) ; DE BRITO rapporte le 15 octobre, confondant avec le départ du Rio de Santa Cruz.

(3) Le pilote génois dit, par erreur, cinq mois et vingt-quatre jours ; Pigafetta, cinq mois en chiffres ronds.

L'entrée de l'armada ne s'y opéra pas sans difficulté; les navires faillirent même, à un moment donné, se perdre sur la côte par suite de la violence des bourrasques; finalement on découvrit un excellent abri à l'intérieur du golfe, par 50° latitude sud, comme l'observa San Martin (1). On y recueillit beaucoup d'objets provenant du *Santiago*, dont le naufrage avait eu lieu quelques milles plus loin; on y fit également d'abondantes provisions de poisson et surtout de bois, qu'on y rencontra en quantité et qui servit à réparer les deux navires de la flottille qui avaient le plus souffert du gros temps. On passa deux mois moins quelques jours (2) dans cette baie dont l'aspect sauvage a frappé tous ceux qui l'ont visitée (3). Le 14 octobre 1520, San Martin put y observer une éclipse de soleil : « Le disque solaire ne fut obscurci ni totalement ni en partie; on remarqua simplement que, lorsque l'astre eut atteint 42°30' de hauteur, sa couleur changea en un rouge noirâtre, tel que le soleil se montre en Castille, quand on le voit à travers la fumée d'herbes incendiées (4) ». Le phénomène cessa lorsque l'astre fut à 44°30' de hauteur.

Avant la reprise définitive du voyage, Magellan aurait tenu conseil avec ses pilotes et capitaines, et promulgué une instruction générale pour communiquer à ses officiers l'itinéraire qu'il pensait suivre (5); les navires continueraient, somme toute, à descendre la côte vers le sud; le commandant répéta qu'il pousserait au besoin jusqu'à 75° latitude sud. Alors seulement, si l'on ne découvrait aucun détroit, il prendrait la voie des Moluques par

(1) De même le ROTEIRO et le Portugais anonyme; par 50°40' latitude sud, d'après PIGAFETTA.

(2) Du 26 août au 18 octobre; le ROTEIRO : jusqu'au 18 septembre!

(3) MAX. TRANSYLVAIN parle d'un « cap » de Santa Cruz, après avoir cité le « golfe » de Saint-Julien.

(4) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIV, et d'après lui, ALEX. DE HUMBOLDT, *Examen critique*, t. II, p. 23, note 1, confondent San Martin avec Juan Serrano. PAUL GROUSSAC, dans sa *Toponymie de la côte de Patagonie*, démontre l'inexactitude de l'assertion. « Il y eut bien une éclipse ce jour-là, mais elle n'était pas visible à Santa Cruz. » *Les Iles Malouines*, p. 70.

(5) Voir la réponse de San Martin à l'instruction de Magellan, au détroit de Magellan. — BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. LVII.

l'est et le nord-est, c'est-à-dire par le cap de Bonne-Espérance et Madagascar, mais en laissant ces terres à grande distance. Ni Pigafetta ni le pilote génois ne disent mot de ces déclarations, qui rappellent singulièrement le pseudo-discours du capitaine général au port de Saint-Julien avant la mutinerie.

Le printemps s'annonçant favorable, l'escadre sortit de la baie de Santa Cruz, le 18 octobre 1520 (1). Deux jours de suite, des vents contraires entravèrent la marche des navires; le vent tourna ensuite au nord et on put avancer plus librement (2). Le 21 octobre (5), dit le pilote Alvo, nous aperçûmes une ouverture de la côte, ressemblant à une baie; le promontoire le plus rapproché fut appelé, d'après la fête du jour, le cap des Onze mille Vierges, cabo de las Virgines. Deux à trois lieues plus loin, ajoute le Roteiro, nous nous trouvâmes à l'embouchure d'un détroit, par 52° latitude sud (4).

3. — Le détroit de Magellan.

Les bancs de sable entrevus par Alvo à l'entrée du détroit, ne peuvent se rapporter qu'au cap Dungeness, le cap des Vierges étant très élevé (5); Le pilote évalua la distance à la Pointe Catherine à cinq lieues (6); « le détroit où nous entrâmes avait une lieue de large et courait est-ouest, tandis qu'à notre gauche se présentait une grande baie (Lomas Bay) avec d'immenses bas-fonds (banc Orange) ». Les navires jetèrent bientôt l'ancre dans le golfe, sans se douter évidemment qu'ils se trouvaient à l'entrée du canal. Magellan envoya Juan Carvalho à terre pour voir, du sommet d'une mon-

(1) Le 15 octobre; lettre de J. de Brito.

(2) La mappemonde de Ribeiro mentionne encore, entre la B. de S. Iago et le C. de XIV Virgines, un R. de S. Ilifonso.

(3) BARROS, *loc. cit.*, le 20 octobre; Max. Transylvain et OVIEDO, *loc. cit.*, le 27 novembre!

(4) De même Pigafetta: 52° 30' latitude sud, d'après Alvo, le Portugais anonyme, Pierre Martyr et Herrera; 52° 56' d'après Barros; 54°, lettre de J. Seb. del Cano à l'empereur; 56°, Max. Transylvain et Oviedo.

(5) Voir la carte des Terres Magellaniques, dans G. LECOINTE, *Travaux hydrographiques. Résultats du voyage de la Belgica*. Anvers, 1903, carte III.

(6) Quinze lieues; lettre de Brito.

tagne, s'il ne découvrait pas d'ouverture d'un côté ou de l'autre; le pilote rapporta qu'il n'avait pas distingué une continuation occidentale du bras de mer; or, Pigafetta, à l'encontre de l'avis des pilotes qui croyaient que la baie était fermée, assure que Magellan fut persuadé qu'il avait touché au détroit; il le savait par la fameuse carte de Martin Behaim qu'il avait consultée à la Trésorerie du roi de Portugal! Il ordonna au *S. Antonio* et à la *Concepcion* de faire une reconnaissance détaillée de la baie par deux voies différentes et leur accorda un délai de cinq jours.

La mer étant démontée de minuit au lendemain midi, le vaisseau-amiral et la *Victoria*, restés en arrière, furent obligés de relever les ancres et de se laisser flotter au gré des vents. Les deux autres navires avaient commencé le tour du golfe par le nord et souffrirent également du gros temps; ils ne parvinrent d'abord pas à contourner un promontoire, situé au fond du golfe, et qui les empêchait d'atteindre le lieu du rendez-vous, probablement la pointe Anegada. Au moment où ils se crurent perdus, ils aperçurent l'ouverture d'un étroit canal, le Petit Goulet; ils s'y hasardèrent et débouchèrent dans la baie de Saint-Philippe ou de Bouçault; ayant franchi le Second Goulet, il virent devant eux une surface d'eau illimitée vers le sud, très profonde et à courant puissant; les pilotes y gagnèrent la conviction qu'ils se trouvaient dans le détroit si impatiemment cherché (1). Les navires revinrent à la baie Lomas, tout pavoisés et tirant leurs grosses bombardes.

Magellan fit avancer alors toute l'armada; au bout d'une lieue, il la fit arrêter de nouveau et envoya à terre dix hommes pour examiner la nature du pays. A un tiers de lieue de la côte, on trouva une construction humaine, contenant deux cents sépultures d'Indiens; les habitants de ces régions avaient donc l'habitude de venir enterrer ici leurs morts au printemps, et de se retirer à l'approche de l'hiver à l'intérieur des terres. Revenant au

(1) D'après HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIV, un des deux navires revint au bout de deux jours avec la nouvelle qu'il n'avait entrevu que des baies étroites et des rivages élevés; le second prétendit avoir réellement découvert le détroit car, pendant trois jours, il avait couru en direction ouest sans apercevoir la fin du bras de mer.

rivage, les marins découvrirent le cadavre d'une baleine et des tas d'ossements provenant de cétacés, preuve que les tempêtes devaient sévir avec une violence extrême dans ces parages. Les forts courants atmosphériques et marins dans cette brèche de la Cordillère des Andes ont été, en effet, de tout temps, la terreur des voiliers venant de l'est; la moitié occidentale du détroit est particulièrement éprouvée sous ce rapport.

L'escadre, reprenant l'itinéraire du *S. Antonio* et de la *Concepcion*, passa les deux Goulets et jeta les ancres, le 28 octobre, au nord d'une île située à l'entrée d'une baie, dit Alvo; Guillemard ⁽¹⁾ identifie cet endroit avec l'île Élisabeth, à la sortie du Second Goulet. Herrera rapporte que, le 27 octobre, les navires se trouvèrent à l'ouest du cap S. Séverin, par 53°30' de latitude sud; les données de cet auteur étant empruntées aux observations de San Martin, il convient de voir dans l'île en question, l'île Dawson, à la latitude du P. San Antonio, où, en réalité, deux routes différentes s'offrirent aux navires : le Magdalen Sound et le Froward Reach. Le commandant expédia la *Concepcion* et le *S. Antonio* dans chacune de ces deux directions pour examiner quelle voie conduirait le plus directement au Pacifique. Le navire d'Alvaro de Mezquita prit le chemin du sud, par le Magdalen Sound ⁽²⁾; la *Concepcion*, sous les ordres de Serrano, courut vers l'ouest et revint après avoir poussé jusqu'à la rivière des Sardines, à douze lieues dans le Froward Reach.

Magellan avait fixé un terme de quatre jours pour la reconnaissance du détroit; or, lorsque six jours se furent écoulés sans qu'il reçût des nouvelles du *S. Antonio*, il envoya la *Victoria* à sa recherche. Ce navire revint le troisième jour, ayant pénétré jusqu'à l'océan Pacifique ⁽³⁾ sans avoir trouvé des traces du *S. Antonio*. Ou bien ce bâtiment avait sombré avec tout ce qu'il contenait, ou bien il avait déserté. Barros ⁽⁴⁾ rapporte

(1) *Magellan*, p. 202.

(2) Le Magdalen Sound se reconnaît sans peine sur l'esquisse du détroit de Magellan par Pigafetta, ainsi que les deux Goulets et le Broad Reach.

(3) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX

(4) IDEM, *Ibid.*; de même CORREA, *loc. cit.*, t. II, p. 630. et HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XV.

qu'ayant fait consulter l'horoscope par Andres de San Martin, Magellan apprit que le vaisseau était retourné en Espagne et que son commandant avait été fait prisonnier. Le capitaine général ordonna alors de reprendre la route, après avoir fait placer, conformément aux stipulations royales du 8 mai 1519, en cas de dispersion des navires, deux signaux visibles de très loin, au milieu du détroit ⁽¹⁾, avec des informations précises pour rejoindre l'armada à la rivière des Iles, près de la baie des Sardines ⁽²⁾. Magellan donna donc rendez-vous, non pas à l'île Dawson, mais quinze milles à l'ouest du cap Froward, à la rivière que la *Concepcion* avait reconnue antérieurement.

Il y a une certaine confusion dans les sources au sujet de la désertion du *S. Antonio*. Herrera passe cet événement pour ainsi dire sous silence; Est. Gomez, d'après lui, aurait prononcé un discours au sein du conseil des pilotes, convoqué par l'amiral, et aurait préconisé de retourner en Europe, puisque le détroit avait été découvert; on reviendrait ensuite avec une nouvelle armada pour traverser le « Grand Golfe » (le Pacifique) jusqu'aux Moluques. Ce projet n'ayant pas eu l'approbation de Magellan, Gomez se serait séparé de son chef pour prendre le chemin de l'Espagne.

Le même auteur rapporte que le *S. Antonio* fut le navire qui reconnut le détroit pendant cinquante lieues, jusqu'au Pacifique, et vint apporter cette heureuse nouvelle à Magellan, qui aurait pleuré de joie ⁽³⁾! Le récit de Pigafetta n'est pas beaucoup plus clair.

Le 21 novembre 1520, l'escadre se trouvait encore en face de la rivière des Iles, attendant toujours le *S. Antonio*. Magellan y demanda ce jour l'avis de ses principaux officiers sur la continuation du voyage. C'est le conseil des pilotes sans doute dont parle Herrera. Barros ajoute que l'amiral ne savait pas

(1) L'un sur une montagne dans la baie, dit Pigafetta, l'autre dans un îlot, outre plusieurs croix qui furent érigées dans d'autres îles.

(2) « El fiume Isleo », Pigafetta. GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 206, l'identifie au fleuve San Barnabe, qui débouche au port de San Miguel, et la rivière des Sardines, avec le Port Gallant.

(3) *Loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XIV; sa version a été reprise par NAVARRETE, *Colección*, t. IV, pp. LVIII-LIX.

se déterminer, étant trop sous le coup de la perte du plus grand de ses navires. « Pour justifier en quelque sorte la décision qu'il allait prendre, il fit parvenir aux chefs des deux navires qui lui restaient, une note pour connaître leur opinion, sans les inviter toutefois à venir à bord de son navire, comme s'il craignait de voir un accord trop parfait entre eux et comme s'il s'attendait à quelque explosion d'indignation générale ⁽¹⁾ ». Nous reproduisons ici le texte du précieux document, un des rares écrits de la main de Magellan, adressé à Duarte Barbosa, capitaine de la *Victoria*, et la réponse de San Martin, que de Barros a retrouvée parmi les papiers confisqués par les Portugais à la factorerie de Ternate :

« Je me suis aperçu que mon désir de continuer l'expédition est à vos yeux une décision grave, et que vous ne croyez pas que la saison soit bien favorable pour entreprendre un tel voyage. Je n'ai jamais dédaigné l'avis ni le conseil des autres et tous mes actes sont discutés et examinés avec vous, sans que quelqu'un puisse se plaindre d'avoir été outragé par moi. Or, depuis les événements du port de Saint-Julien, je sais que vous craignez de me communiquer vos sentiments, même pour le service de Sa Majesté. Je vous ordonne, par la présente, au nom du roi, et personnellement je vous prie et conjure de me faire savoir votre opinion par écrit, et de m'exposer les raisons en faveur de la continuation du voyage, ou du retour. Que rien ne vous détourne de dire la vérité! Après avoir pris connaissance de vos motifs et de votre avis, je vous dirai la décision qu'il convient de prendre ».

Ce langage reflète bien l'état d'esprit qui régnait entre le commandant et son état-major; il montre quelle douloureuse impression la révolte au port de Saint-Julien avait laissée chez tous, et combien les équipages craignaient de faire part au capitaine général de la moindre observation au sujet de l'expédition.

La réponse de San Martin est empreinte d'une grande franchise : Aussi longtemps que durerait la saison d'été, c'est-à-dire jusqu'à mi-janvier, la

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX.

route pouvait être continuée, bien qu'il ne pensât pas que le détroit offrirait jamais un chemin commode vers les Moluques. Le mois de janvier étant passé, on ne devrait cependant plus tarder à entreprendre le voyage de retour; les jours alors décroissent rapidement et les tempêtes deviennent très dangereuses, surtout s'il fallait côtoyer le littoral jusqu'à 75° de latitude sud comme il est dit dans l'instruction promulguée au Rio de Santa Cruz. San Martin condamna énergiquement la navigation pendant la nuit, puisque les équipages ont besoin de se reposer convenablement après les fatigues de la journée. Les navires, heureusement, se trouvaient encore en bon état; les câbles seuls laissaient à désirer et la *Victoria* n'en possédait même plus du tout. Enfin, les provisions ne suffiraient pas pour pousser jusqu'aux Moluques, si l'on tient compte de l'état affaibli des marins (1).

Les paroles pondérées du cosmographe ont dû faire réfléchir l'amiral; au fond, San Martin ne s'opposa pas à la continuation de la navigation vers les Moluques; il préconisa seulement le retour en Espagne vers la fin de janvier, c'est-à-dire dans deux bons mois. Magellan fit connaître ses conclusions dans un long mémoire, où il énuméra les raisons qui le firent décider de continuer le voyage. Il insista sur ce qu'on avait encore au moins pour trois mois de provisions; il exprima sa ferme croyance en Dieu qui lui avait déjà permis de découvrir le détroit et qui l'aiderait à exécuter intégralement le plan de l'expédition. De Barros exagère évidemment lorsqu'il dit qu'il n'y avait rien de sincère dans l'échange de vues entre Magellan et son état-major, et que le commandant fit seulement un semblant de concession à ses hommes.

Le lendemain de cette communication, l'ordre fut donné de relever les ancres; le départ de la rivière des Iles eut lieu sous une nouvelle salve de bombardes; le *San Antonio* fut définitivement abandonné à ses destinées.

(1) Ces paroles sont attribuées par Herrera au pilote Est. Gomez, qui avait déserté à bord du *S. Antonio*. *Loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XV. Cet auteur ajoute que Magellan aurait déclaré qu'on mangera jusqu'aux courroies des mâts avant d'abandonner le voyage; le commandant aurait également défendu, sous peine de mort, de parler encore de la question des provisions!

On est assez bien renseigné sur ce qui s'est passé à bord du *San Antonio*, dès le moment où il se sépara des autres navires de la flottille, par un rapport de ses officiers, adressé à la Casa de Séville (1). D'après ces témoignages, le bâtiment se serait trouvé le troisième jour déjà au lieu du rendez-vous, donc avant le terme convenu. Herrera ajoute que le capitaine y déposa quelques pièces pour Magellan; après avoir fait en vain plusieurs signaux au moyen de grands feux, Alvaro de Mezquita proposa d'aller à la rencontre de l'amiral (2); les autres officiers, de commun accord, s'opposèrent à cette idée et décidèrent qu'il fallait entreprendre immédiatement le voyage de retour au pays natal (3), prétendant de nouveau qu'un voyage vers des latitudes si élevées ne pouvait être d'aucune utilité pour se rendre aux Moluques; d'autre part, il ne convenait pas de prendre la route portugaise par l'Afrique et Madagascar. Cette opinion fut avant tout celle d'Estevam Gomez, pilote, d'abord de la *Trinidad*, puis du *San Antonio*, et de l'escrivo Ger. Guerra, que Magellan avait promu au rang de trésorier. Alvaro de Mezquita n'entendit pas s'incliner devant les exigences de ses subordonnés; une rixe s'engagea entre lui et les mécontents, et de Mezquita fut blessé; les insurgés mirent ensuite le capitaine en sûreté. Ils prétendirent plus tard que le capitaine avait le premier fait usage de ses armes et qu'il avait été le conseiller de Magellan dans les représailles au port de Saint-Julien. Oviedo rapporte que le Portugais avait été mis à la torture dans le but de lui extorquer le serment de ne pas dénoncer les coupables (4).

Telle fut la conduite du fameux Estevam Gomez qui reçut, le 21 mai 1534, les privilèges de chevalerie, en reconnaissance des signalés services qu'il avait rendus, spécialement à l'armada de Magellan, « ayant découvert le détroit, en qualité de guide et de pilote-major (5)! »

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 13.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XV.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 14, mars 1521; P. PASTILLS, *Labor Evangelica, Magellan*, p. 574.

(4) Ces faits se passèrent le 8 octobre 1520, d'après le document de Séville, erreur manifeste, puisque l'escadre n'entra au détroit que le 21 octobre.

(5) *Arch. de Indias*, 139, 1, 8, libro 16, fol. 108 v°. Inventaire d'Asensio, n° 197.

Nous avons fait remarquer ailleurs qu'il s'agit dans ces dernières paroles d'une véritable usurpation : Gomez n'apporta pas en Espagne la nouvelle de la découverte du détroit, mais d'un golfe situé à 30° de latitude sud : c'est la baie de San Antonio, de la mappemonde de Juan Vespuce, des années 1523-1524, carte qui fut directement inspirée par lui (1).

Le *San Antonio* franchit sans peine le cap des Vierges et toucha probablement au port de Saint-Julien, pour y recueillir Juan de Cartagena et son compagnon. Ces deux abandonnés n'ayant pas été trouvés, le navire fit directement route vers l'Espagne (2); mais Gomez se vit forcé d'atterrir en Guinée, à la recherche d'eau potable et de provisions fraîches. Un des Patagons qui se trouvait à bord se laissa mourir de faim, paraît-il, avant d'atteindre l'Europe. Le 6 mai 1521, un mercredi, le navire arriva à Séville, où il causa une consternation facile à comprendre. Les facteurs de la Casa, Matienzo et Recalde commencèrent immédiatement l'instruction des événements qui s'étaient passés à bord du navire; ils reçurent les dépositions des cinquante-trois hommes de l'équipage; le 12 mai, ils envoyèrent un rapport détaillé au roi (3) et à Fonseca (4).

En attendant la réponse de Charles-Quint, Alvaro de Mezquita avec cinq de ses compagnons, ainsi que Estevam Gomez et Ger. Guerra, furent retenus à la Casa. Le 26 mai déjà, l'évêque de Burgos, influencé par le rapport tendancieux des fuyards (5), fit savoir qu'il était vivement affligé de la conduite de Magellan envers de Cartagena et de Quesada. Qu'il ait cru à la

(1) Vide supra, p. 93.

(2) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. IX; ARGENSOLA, *loc. cit.*, t. 1, p. 17, et d'après eux, MEDINA, *Colección*, t. II, p. 432, rapportent par erreur que le veedor et le prêtre furent ramenés par le *S. Antonio* à Séville.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 14; NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 201. Inventaire d'Asensio, n° 23.

(4) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 18; MEDINA, *Colección*, t. 1, p. 162. Inventaire d'Asensio, n° 24.

(5) Parmi les bruits diffamatoires répandus par les chefs du *S. Antonio* au sujet de Magellan, figurent les châtiments infligés à San Martin et l'accusation d'avoir extorqué au religieux de l'armada, des secrets que certains de ses subordonnés lui avaient confié à confesse.

culpabilité du capitaine général, c'est ce qui ressort du ton même de sa lettre : les oficiales devront surveiller de près l'épouse et les enfants de Magellan, pour qu'ils ne se rendent pas au Portugal avant la fin du procès ⁽¹⁾; les facteurs lui enverront de Mezquita sous bonne garde, et à ses frais, pour qu'il arrive plus sûrement, de même que Gomez, Guerra et deux ou trois autres chefs du *San Antonio*, mais par des chemins différents; on débarquera les marchandises en lieu convenable et on ne payera la solde à personne; on expédiera, enfin, une caravelle au secours de Juan de Cartagena et l'on dépensera dans ce but une partie des 5,000 pesos d'or qui sont arrivés de l'île de San Juan ⁽²⁾. Nous ignorons quel fut le jugement de la Casa et de Fonseca; les rebelles, en tous cas, furent acquittés : Est. Gomez fut autorisé, par cédule royale du 4 octobre 1521, de Burgos, à prendre part à l'expédition qui partirait sous les ordres de Rodrigo del Castillo et Rodrigo Vermeio, et le roi ordonna au beau-père de Magellan de restituer les biens que le pilote lui avait confiés avant le départ de l'escadre ⁽³⁾; Alvaro de Mezquita, victime de son devoir, resta emprisonné jusqu'au retour de la *Victoria* à Séville, en septembre 1522.

Les trois navires restants de l'armada de Magellan ayant quitté le port de San Miguel ou la rivière des Ilots, s'engagèrent dans l'English Reach, ensuite dans la partie la plus étroite du canal, le Crooked Reach. Le paysage ici contraste vivement avec celui des régions désolées de l'est. « Je ne crois pas, dit Pigafetta, qu'il y ait dans le monde entier de meilleur détroit. » Des deux côtés s'allongent de hautes sierras, dont les sommets sont couverts de neige éternelle; à leur pied se développe une riche végétation; la pêche

(1) Les oficiales avaient également demandé s'ils devaient continuer à payer des appointements à Miguel de Mezquita et à Pedro de Abreo, les deux pilotes portugais que Magellan avait fait entrer à la Casa. *Arch. de Indias*, 1, 2, 1, num. 14. On mit la main sur les biens de Mezquita, d'après SORALUCE Y ZUBIZARRETE, *Historia de J. S. del Cano*, p. 112.

(2) *Arch. de Indias*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 294. Inventaire d'Asensio, n° 193.

(3) *Ibid.*, 139, 1, 6, libro 8, fol. 332. Inventaire d'Asensio, n° 165. — P. MARTYR, *De Orbe Ambito*, se prononce sévèrement sur le retour du *S. Antonio* et espère « qu'une telle désobéissance ne restera pas impunie ».

y est abondante et les ports furent trouvés d'un accès facile et sûr. Des noms donnés par l'amiral aux divers points de cette partie du passage, un seul nous est connu, c'est celui de Cloche de Roldan (la Campana de Roldan) : appelée ainsi d'après le nom d'un des participants flamands de l'expédition, pour désigner une montagne située dans l'île Clarence, un peu avant la rivière des Iles (1). D'après Alvo et le Roteiro, la flottille aurait suivi la rive gauche, entre l'île Charles et l'île Santa Inês (2), cette terre étant plus élevée que l'autre versant du canal.

Nous ne savons pas si les Espagnols auraient essayé de reconnaître, fût-ce même sommairement, l'intérieur du pays qui borde le détroit. Magellan ne voulut pas perdre un seul jour, n'ayant en vue que l'objet principal du voyage, la découverte des Moluques. Cependant la côte n'était pas complètement inhabitée puisque, une nuit, on avait remarqué de grands feux sur le littoral gauche (3); de là le nom de Terre de Feu qui fut appliqué à l'ensemble des terres au sud du cap des Vierges. A mesure que l'escadrille avançait, on entendait clairement, venant de la rive opposée, le battement et le mugissement des flots, ce qui fit soupçonner qu'il y aurait là un groupe d'îles, séparées par plusieurs canaux. Avant d'atteindre l'océan, les navires passèrent, d'après le Routier, entre deux îles, l'une grande (la presqu'île Cordova ?), l'autre plus petite et assez rapprochée de la sortie du canal (l'île Desolation ?). Ribeiro, remarquons-le, signale sur sa mappemonde de 1529 un Arcipelago del C. Deseado (4).

Le 28 novembre 1520, vers le soir, la flottille franchit le cap Désiré (cape Pillar), le cabo Feroso du pilote Alvo ; le promontoire opposé

(1) Les mappemondes de Diego Ribeiro, de 1529, mentionnent dans le détroit de Magellan : C. de la Victoria (C. Dungeness), B. del Norte (Possession B.); dans la Tierra de los Fuegos : Sierras de los humos, lago de los estrechos (Baie Inutile); à côté de la Campana de Roldan : Sierras nevadas, y^{as} nevadas.

(2) *Anuario hidrographico de Chile*, vol. V, p. 394, note 41.

(3) Lettre de Max. Transylvain.

(4) Le 27 novembre, d'après le Portugais anonyme et HERRERA, *loc. cit.*, dec. II, lib. IX, cap. XV ; le 26 novembre, d'après le Roteiro ; quinto kalendis Decembris, PIERRE MARTYR, *loc. cit.*

s'appela le cap Victoria (1). En tout, la traversée du détroit avait duré environ trente-huit jours (2), ce qui est très peu quand on tient compte des ouragans de l'ouest, de l'état précaire des bâtiments et de leur attirail, de l'aventureuse navigation dans ce labyrinthe de canaux, parsemés d'innombrables îlots (3) ; rappelons, d'autre part, que les navires avaient fait route nuit et jour. La longueur du passage fut estimée par Pigafetta et Martyr à cent dix lieues ou quatre cent quarante milles ; le Roteiro, del Cano et le Portugais anonyme l'évaluèrent à cent lieues (4) ; sa largeur variait entre trois lieues et quelques dizaines de mètres, ou l'espace suffisant pour livrer passage à deux navires à la fois. Plusieurs noms ont été donnés au détroit par les membres de l'expédition : Pigafetta l'appelle *Streto Patagonio* ; San Martin, dans sa réponse à Magellan, parle du canal de *Tous les Saints* (carte de Turin, 1523) ; le Portugais anonyme le baptisa du nom de détroit de la *Victoria*, parce que ce navire avait été le premier à le reconnaître. La dénomination officielle, détroit de Magellan, apparaît en 1527 sur les mappemondes sévillanes de Weimar. Sarmiento, en 1580, le cite par contre sous le nom de détroit de la Mère de Dieu.

4. — Première traversée de l'océan Pacifique.

La vue du Grand océan, où débouchèrent les trois petits navires, a dû éveiller chez Magellan des sensations multiples ; il ne pouvait y avoir nul doute chez lui que cette mer immense ne fût le continuation de la *Mar del*

(1) ASENSIO, *La primera Vuelta al Mundo*, p. 54. Il existe un « cape Victory » dans une des îles de la reine Adelaïde, mais pas tout à fait en face du cap Deseado.

(2) Trente-six jours, d'après le Roteiro. Herrera ne compte que vingt jours ; Max. Transylvain et Oviedo vingt-deux jours ; mais ces chiffres se rapportent sans doute à la navigation proprement dite, ou au temps qu'avait exigé seulement la traversée de la partie encaissée du détroit, à partir de l'île Clarence, appelée plus spécialement le canal de Tous les Saints, c'est-à-dire où l'on arriva à la Toussaint de l'année 1520.

(3) *Annalen der Hydrographie und der Maritimen Hydrographie*. Berlin, 1899, p. 436.

(4) 100 miliarum Hispanorum, rapporte Pigafetta ; trois cents milles dans l'édition de Ramusio.

Sur, sur laquelle l'embarcation de Martin de Don Benito avait vogué avant toute autre, le 25 septembre 1543. Ce nouvel océan, plus grand que le quart de la circonférence terrestre, s'étendait devant lui, entièrement inexploré encore. De quelle nature seraient les îles et les terres qu'il allait y rencontrer ?

Le cap fut mis directement au nord, afin de quitter au plus tôt les parages incéléments du détroit. L'assertion de Herrera, « qu'on eut à lutter contre de violentes tempêtes jusqu'au 18 décembre », n'est pas confirmée par les relations des participants au voyage. Alvo remarque seulement que la mer fut presque constamment houleuse. Les routiers pour voiliers modernes signalent dans cette partie de l'océan des vents de face fréquents, mais jamais bien excessifs, et déclarent que la navigation vers le nord, en sortant du canal, s'opère sans grandes difficultés.

La flottille longea la côte du Chili pendant deux jours et trois nuits, en direction nord-ouest, nord et nord-nord-est. Le matin du 1^{er} décembre, elle se trouva par 48° de latitude sud, à cinquante ou soixante milles du littoral qui se dessinait en une série de dunes ⁽¹⁾; de ce jour jusqu'au 16, on ne le perdit pas de vue. Les voiliers qui se rendent de nos jours au nord de Valparaiso ne prennent pas d'autre route et suivent généralement la côte à peu de distance, afin d'éviter les parages de haute pression atmosphérique du Pacifique austral ⁽²⁾.

Le pilote Alvo a marqué comme suit les légères variations de direction dans l'itinéraire parcouru par les navires :

- Le 2 décembre, course nord-nord-est, par 47°15' de latitude sud ;
- Les 3 et 4 décembre, course nord-ouest, par 45°30' de latitude sud ;
- Le 5 décembre, course nord $\frac{1}{4}$ nord-ouest, par 44°15' de latitude sud ;
- Les 6 et 7 décembre, course nord-est $\frac{1}{4}$ est, par 43°40' de latitude sud ;
- Du 8 au 13 décembre, course nord-nord-est et nord-est $\frac{1}{4}$ est, par 40° de latitude sud ;

(1) La mappemonde de Turin (1523) représente la côte du Chili jusqu'à cette latitude et l'appelle « Tierra de dziembre ».

(2) G. SCOTT, *loc. cit.*, p. 283.

Du 14 au 16 décembre, course nord-nord $\frac{1}{4}$ nord-est, nord $\frac{1}{4}$ nord-ouest, par $36^{\circ}30'$ de latitude sud ;

Le 17 décembre, course nord-ouest $\frac{1}{4}$ nord, par 34° de latitude sud ;

Le 18 décembre, course nord $\frac{1}{4}$ nord-ouest, par $33^{\circ}30'$ de latitude sud.

Pigafetta fut frappé par l'abondance du poisson et se plut à décrire quelques nouvelles espèces d'oiseaux, comme les « albacores » et « limitos », qui font la chasse aux poissons volants, dits colondrini ou hirondelles. Notre auteur continua à prendre un intérêt tout spécial à l'indigène patagon, embarqué au port de Saint-Julien ; lorsque l'Indien sentit que sa fin approchait, à la sortie du détroit, il appliqua les lèvres sur le crucifix et désira mourir en chrétien ; il fut donc baptisé et reçut le nom de Paul.

Le 18 décembre, la flottille passa entre la terre ferme et les îles Juan Fernandez ; le lendemain, à 32° de latitude sud, rapporte de Brito, la direction des navires fut sensiblement modifiée ; on prit une course ouest-nord-ouest et on la garda pendant mille six cents lieues. Dès ce jour, sans doute, on ne vit plus trace de l'Amérique. Du 19 au 20, on resta à $30^{\circ}40'$ de latitude sud, d'après Alvo ; jusqu'au 25, la route s'infléchit davantage à l'ouest ; du 26 au 28, on atteignit $28^{\circ}45'$ de latitude sud, par le nord-ouest $\frac{1}{4}$ ouest ; le 29, par $26^{\circ}30'$, la course fut successivement vers l'ouest-nord-ouest, ouest, nord-ouest, jusqu'au dernier du mois. Le jour de l'an 1521, par 25° de latitude sud, on remit le cap sur l'ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest ;

Le 2 janvier, par 24° de latitude sud, course ouest-nord-ouest ;

Le 3 janvier, par $23^{\circ}30'$ de latitude sud, course nord-ouest $\frac{1}{4}$ ouest ;

Le 4 janvier, par 22° de latitude sud, course ouest-nord-ouest ;

Du 5 au 8 janvier, par 22° de latitude sud, course ouest $\frac{1}{4}$ sud-ouest, ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest ;

Du 9 au 13 janvier, par $22^{\circ}15'$ de latitude sud, course ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest ;

Le 14 janvier, par $20^{\circ}30'$ de latitude sud, course nord-ouest $\frac{1}{4}$ ouest ;

Du 15 au 18 janvier, par $19^{\circ}30'$ de latitude sud, course ouest-nord-ouest ;

Les 19 et 20 janvier, par $16^{\circ}15'$ de latitude sud, course nord-ouest $\frac{1}{4}$ ouest ;

Les 21 et 22 janvier, par 15°40' de latitude sud, course sud-ouest ;

Le 23 janvier, par 16°30' de latitude sud, course ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest.

Ce jour on découvrit, par 16°15' de latitude sud, une petite île inhabitée, boisée dans sa partie la plus élevée ; elle fut appelée S. Pablo, d'après la fête du saint du jour (1). Barros l'a située par 18° de latitude sud, à 4,500 lieues du détroit, et lui donne le nom d' « ilha Primeira » ; la carte de Ribeiro (1529) marque l'île de Saint-Paul à la même latitude, vers 70° à l'ouest de la ligne de démarcation qui passe par le cap Sainte-Marie du Brésil.

Ne trouvant pas de fond, les navires continuèrent à faire route vers le nord-ouest $\frac{1}{4}$ ouest, ouest-nord-ouest et ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest jusqu'à ce que, au 1^{er} février, on atteignit 13° de latitude sud. Pendant quatre jours, on mit le cap au nord-ouest ; alors, par 10°40' de latitude sud (2), on découvrit une seconde île également inhabitée, à végétation arborescente et qui reçut le nom d'île des Tiburons, d'après le grand nombre de requins qui fréquentaient ses eaux. Cette île, avec la précédente, les seules que Magellan rencontra avant d'arriver à l'archipel des Larrons, ne se laisse pas identifier avec certitude ; C.-E. Meinicke (3) voit dans l'île San Pablo, la Hondeneiland (île des Chiens) de Lemaire et Schooten, ou Pukapuka, par 14°56' de latitude sud et 138°48' de longitude ouest, appartenant à l'archipel Paumotu. Dans l'île des Requins, il reconnaît Flint Isle, située par 11°26' de latitude sud et 151°48' de longitude ouest, de l'archipel

(1) MAX. TRANSYLVAIN : le 24 janvier, après quarante jours de navigation, en comptant à partir du 16 décembre ; à 15° de latitude sud, dit Pigafetta ; à 18° ou 19°, d'après le Roteiro ; à 18°, d'après le Portugais anonyme qui l'appelle Ile de Saint-Pierre ; à 17°, d'après l'*Islario* d'ALONSO DE SANTA CRUZ, édition de F. v. WIESER. Innsbruck, 1908, p. 59.

(2) A 9° de latitude nord, dit Pigafetta ; à 13° ou 14°, d'après le Roteiro et le Portugais anonyme ; par 10°40', d'après Alvo, et à 9° à l'ouest de l'île S. Pablo ; par 13°, dit Barros, et à 200 lieues de S. Pablo ; à 11°, d'après Alonso de Santa Cruz (édition v. Wieser, p. 59) ; Pigafetta et de Brito admettent la même distance entre les deux îlots, tandis que le Portugais anonyme parle de 800 lieues !

(3) *Die Inseln des Stillen Oceans* Leipzig, 1888, t. II, pp. 203 et 258, et dans PETERMANN'S MITTEILUNGEN. Gotha, 1869, p. 376 : *Zur Hydrographie des Stillen Oceans*. L'amiral Rossel pensait que l'une des îles correspond à Pitcairn et l'autre à l'île des Chiens. D'après P. GAFFAREL, *Les Huit Décades de P. Martyr, etc.*, p. 494, note 1.

Manihiki; la dernière n'a pas d'habitants, mais Pukapuka en compte actuellement environ 350.

Notre identification de l'itinéraire des navires ne diffère pas sensiblement de celui de Meinicke; ayant pris pour base les latitudes et les directions des vents du pilote Alvo, nous voyons dans l'île San Pablo ou des îlots du groupe de Paumotu, au sud-ouest de Pukapuka, et dans Tiburones, l'île Wostok, au nord-ouest de Flint Isle.

Max. Transylvain et Herrera assurent que les navires restèrent deux jours à l'île des Requins, ce qui est en contradiction avec le journal d'Alvo. Comme les deux îles n'offraient ni fruits ni gibier ni eau fraîche, on les baptisa du nom de islas Desventuradas, les îles Infortunées.

Magellan avait pris le canal entre les archipels Paumotu et Marquesas, et passa ensuite au nord des îles Phénix, Gilbert et Marshall; c'est ce qui explique l'absence presque complète de découvertes durant toute la traversée du Pacifique. Gardant, après la reconnaissance de Tiburones, une course nord-ouest et ouest-nord-ouest, les navires franchirent la ligne, du 12 au 13 février, par 165° de longitude ouest ⁽¹⁾; ils ne changèrent pas de direction les trois jours suivants. Le 16, on prit légèrement à l'ouest et ouest-nord-ouest; le 23, la latitude atteinte fut de 44°30' nord.

Nous devons revenir ici sur les motifs qui ont pu engager Magellan à choisir l'itinéraire qu'il a suivi et qui le firent notamment passer l'équateur vers 165° de longitude ouest. On a voulu interpréter la route du capitaine général par les cartes de Behaim et de Toscanelli, dont il aurait adopté les configurations fantaisistes en ce qui concerne l'Extrême-Orient ⁽²⁾. Magellan, en sortant du détroit, a dû hésiter avant de s'éloigner de la côte américaine

(1) C.-E. MEINICKE, *loc. cit.*, p. 376, admet 175° de longitude ouest, d'accord avec Pigafetta, qui remarque en effet que l'équateur fut franchi par 122° de longitude ouest de la ligne de démarcation, ou par 56° environ à l'est des Moluques; or, Pigafetta exagère d'une vingtaine de degrés la position des îles aux épices.

(2) D. MARTIN FERREIRO, *Influencia del Descubrimiento del Nuevo Mundo en las ciencias geograficas*. Ateneo de Madrid, 1892, p. 23, note.

pour se lancer directement au nord-ouest, vers les régions qui constituaient le but essentiel de l'expédition. Nous constatons qu'il a longé la côte chilienne sur une très grande étendue, croyant sans doute que ces terres rejoignaient l'Asie, conformément à l'idée généralement admise à l'époque. Ajoutons que les vents dominants de la région poussaient les navires constamment vers le littoral. Toutefois, le 16 décembre, par 36°30' à 37° de latitude sud, remarquent Alvo et Max. Transylvain, le capitaine en chef ordonna de changer la course; sur une carte moderne, cette latitude correspond à la baie d'Arauco, à partir de laquelle la côte s'infléchit au nord-est. Magellan décida donc de s'éloigner en ce point de l'Amérique, s'attendant peut-être à la voir réapparaître plus au nord, et mit franchement le cap au nord-ouest (1).

Il a voulu évidemment atteindre les Moluques et l'Asie par le plus court chemin; or, du fait qu'il franchit l'équateur vers 165° de longitude ouest, peut-on conclure que le capitaine général pensait rencontrer les îles aux épices à ce méridien, se trompant par conséquent de quatre-vingts degrés? Des erreurs de longitude si considérables n'ont pu être commises par Magellan; nous savons d'ailleurs avec quelle exactitude il avait déterminé plusieurs points du globe, par son dernier mémoire adressé au roi. Alvo et d'autres survivants de l'expédition, à leur retour à Séville, ont situé les îles Philippines par 52°55' trop à l'ouest; mais c'était probablement pour défendre les prétentions de l'Espagne sur la seigneurie de l'Extrême-Orient.

(1) Des essais pour reconstituer l'itinéraire de Magellan ont été faits par le capitaine JAMES BURNEY en 1803, *Chronological History of the Voyages and Discoveries in the South-Sea*; en 1812, par le chef d'escadre de la marine espagnole D. José de Espinosa (carte du Pacifique en six feuilles); dans les deux cartes de l'océan Atlantique, publiées par le dépôt hydrographique espagnol (NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 27); par O. PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, 1858; par LORD STANLEY OF ALDERLEY, en 1874 (*Magellan*, édition de la HAKLUYT SOCIETY). Des cartes anciennes, la première tentative fut celle de Joh. Schöner, sur son globe en segments, de 1523; ensuite les portulans de Battista Agnese, du 13 octobre 1536, à Londres (*Musée britannique*, Add. ms. 19.927), et à Munich (années 1532-1540).

Ne trouvant pas de terres à l'équateur, l'escadre poussa plusieurs dizaines de degrés dans la direction ouest-nord-ouest, course qui devait la conduire tout droit à la Chine, et plus spécialement aux îles qui frangent la côte et que les Portugais avaient explorées jusqu'à Formose. Nous arrivons ainsi de nouveau à la conclusion, que ce sont les îles Lequios, Formose, la Chine et peut-être le Japon, le pays des Gores, qui représentèrent pour Magellan le second but du voyage. Un passage caractéristique d'Andres de Urdanete, concernant la seconde expédition aux Moluques de Loaisa, en 1525, présente une analogie frappante avec l'itinéraire de Magellan. Le Japon y est nettement visé comme destination du voyage : « Nous allâmes, luttant sans cesse contre les éléments, jusqu'à 14°-15° de latitude nord, à la recherche de Cipango (Japon); mais comme les gens mouraient les uns après les autres par suite des fatigues et des privations, nous nous décidâmes à prendre le chemin des Moluques (1) ».

Remarquons que la manœuvre de Magellan fut exactement la même, et que ce fut sans doute l'épuisement des équipages qui le força à faire route vers le sud-ouest. Pigafetta rapporte qu'on avait poussé jusqu'à 13° de latitude nord pour atteindre la terre du cap de Cattigara (2), qui serait situé à 12° de latitude nord « quoi qu'en disent les cosmographes ». Ce qui prouve toutefois avec quelle prudence il faut voir dans les données de l'Italien la traduction des idées de Magellan, c'est que Pigafetta assure que peu avant de franchir la ligne, les navires avaient passé deux îles, Cipango et Sumbdit Pradit, situées respectivement à 15° et 20° de latitude sud. Or, ces pays, surtout le premier, le Zipangu de Marco Polo, étaient par tout le monde localisés au-dessus de l'équateur; Sumbdit Pradit, une corruption

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 407.

(2) Identifié par Amoretti et Lord Stanley of Alderley avec le cap Comorin (!), à 8°27' latitude nord. Pigafetta a voulu dire, d'après H. YULE *Notes on the oldest records of the sea route to China from Western Asia*. GEOGR. JOURN. Londres, 1882, nov., p. 659, et RICHTHOFEN, *Ueber den Seeverkehr nach und von China im Alterthum und Mittelalter*, Z. D. GES. F. ERDKUNDE. Berlin, 1876, le cap Varela ou cape St. James, à la côte de Cochinchine, et le port de Kiau-chi, qui est le Lûkin ou Al-Wâkin des anciens géographes arabes.

de Septem Cidades du globe de Behaim, fut située plus tard par le même auteur sur la côte de Chine (1).

Le pilote génois déclare que l'armada dévia si loin vers le nord, par crainte de ne pas trouver aux Moluques les provisions indispensables; c'est une des légendes, en effet, qui circulaient à propos des îles aux épices, et il n'est pas impossible que le capitaine général l'ait invoquée pour motiver la navigation à des latitudes si élevées. On sait que, lorsque les navires arrivèrent aux Moluques, ils y trouvèrent de l'eau et des comestibles en abondance; Fr. Serrão, d'un autre côté, avait dû renseigner Magellan sur la véritable nature de l'archipel. Des auteurs comme Castanheda, Argensola (2) et Barros ont voulu voir dans l'itinéraire extraordinaire de la flottille une preuve de l'incapacité du commandant. Barros raconte que le capitaine général fut consterné quand il atteignit 21° nord (latitude contestée par les membres de l'expédition); comme il désirait vivement toucher à la terre ferme, il fit interroger le cosmographe San Martin; « mais celui-ci ayant perdu le sens de la navigation, Magellan abandonna l'astronomie pour se tourner vers l'astrologie (3) ». Cette boutade du grand écrivain, d'ordinaire très scrupuleux, n'est confirmée ni par Alvo ni par Pigafetta ni par le pilote génois. Castanheda rapporte que Magellan et ses pilotes furent saisis d'étonnement lorsqu'ils ne trouvèrent pas les Moluques à l'équateur; « l'amiral affirma, ainsi que l'astronome et les pilotes (comme il est manifeste par les papiers que nous, Portugais, trouvâmes à Ternate), qu'il avait tellement navigué vers l'ouest depuis la sortie du détroit, que les navires avaient franchi les limites du domaine de la Castille et qu'ils étaient entrés dans l'hémisphère portugais! De peur de tomber entre les mains de nos gens, ayant d'autre part grand besoin d'eau potable, ils décidèrent d'abandonner

(1) Le nom fut également donné à une vaste région de l'Amérique septentrionale, au nord de Cuba et de la Jamaïque, dans l'atlas Egerton 2803, musée Britannique; voir J. DENUCÉ, *Les origines de la cartographie portugaise*, carte I.

(2) CASTANHEDA, *loc. cit.*, lib. VI, cap. VIII; Argensola, traduction française, Amsterdam, 1706, t. I, p. 36 : « Magellan ne savait découvrir les Moluques, soit à cause des courants, soit par le défaut de ses cartes ».

(3) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

la route suivie jusqu'ici et de voguer vers le nord, où ils atteignirent 10° de latitude nord ». Les archives portugaises n'ont pas conservé les précieux papiers auxquels l'auteur fait allusion et qui auraient si manifestement prouvé que les Moluques appartenaient de droit à D. Manuel. Ce qui rend l'assertion de Castanheda encore plus suspecte, c'est qu'aux conférences de Badajoz, nulle mention n'a été faite de ces documents.

Pigafetta confirme qu'on apportait constamment le plus grand soin à la navigation proprement dite et aux déterminations de latitude et de longitude. Alvo et les autres pilotes de l'escadre empruntèrent, le plus souvent, leurs données à San Martin, qui était chargé spécialement de fixer les coordonnées géographiques par la méthode de Faleiro, basée sur la conjonction de la lune avec les étoiles fixes et le soleil. L'aspect du ciel austral doit avoir vivement impressionné les Espagnols. On avait attribué à des observations personnelles de l'amiral, la première description des « nubi Magellaniche » ; mais Pierre Martyr les mentionne déjà dans sa troisième décade, composée de 1514 à 1515 (1).

Magellan, nous l'avons relevé en étudiant les idées cosmographiques de l'époque, fit tenir compte par ses pilotes de la déclinaison magnétique pour la direction des navires, d'après des règles que nous ignorons aujourd'hui. Pigafetta remarque, à ce sujet, que « nostre calamite ung peu tiroit tousiours a son pol arectique, neantmoins n'avoit point tant de force comme de son coste et sa bande » (2). Un passage du livre de l'Italien, ayant trait à la navigation, a donné lieu à plus de controverses ; parlant du chemin parcouru par les vaisseaux, « nous fimes tous les jours, dit-il, 50, 60 et 70 lieues a

(1) Cap. I : « assecuti sunt Portugallenses alterius Poli gradum quintum et quinquagesimum amplius : ubi punctum circumeuntes quasdam nubeculas licet intueri, veluti in Lactea via sparsos fulgores per universum celi globum intra eius spatii latitudinem », etc. — Le grand nuage Magellanique est mentionné par un ancien auteur arabe et décrit comme une tache blanche au pied du Canopus et visible dans la Tehama, à la mer Rouge, mais pas au Nejd ou dans l'Irak. Alex. de Humboldt a trouvé que vers l'an 1000, le nuage était visible à Aden, à quelques degrés au-dessus de l'horizon. *Examen critique*, t. V, p. 235, d'après YULE. *The book of Ser Marco Polo*, t. I, p. 120, 3^e édit.

(2) Bibliothèque Nationale de Paris, ms. français 5650.

la catena ho a popa » (1). L'auteur ne peut évidemment faire allusion ni au sollimètre ni au log, tels qu'ils sont employés de nos jours à bord de tous les navires, et qui n'étaient certainement pas connus avant 1577. Pigafetta voulait dire simplement qu'on estima la vitesse des bâtiments à vue d'œil, pratique dans laquelle les marins du XVI^e siècle acquirent parfois une remarquable habileté (2).

Magellan et ses compagnons doivent avoir eu conscience de l'étendue et du caractère spécial de l'océan qu'ils étaient les premiers à traverser; il fut appelé par eux « mare Pacifico », parce que pendant trois mois et vingt jours le temps resta uniformément calme. Pigafetta l'appelle encore l'Immense golfe, c'est-à-dire le Magnus Sinus (Sinnarum) des cartographes de son temps, admettant par ce fait la jonction des terres asiatiques et américaines, théorie que le moine flamand Monachus défendra quelques années après avec le succès que l'on sait (3). On peut se demander si Magellan a adhéré à l'hypothèse d'un continent austral, s'avancant très loin vers le nord et formant contrepoids aux terres septentrionales. Pigafetta ne semble pas en tenir grand compte. « Si, en sortant du détroit, dit-il, nous avons continué à courir vers l'ouest en suivant le même parallèle, nous aurions fait le tour du monde; et sans rencontrer de terre, nous serions revenus par le cap Désiré au cap des XI mille Vierges, qui tous les deux sont situés par 52° de latitude sud (4).

Les conséquences du long voyage furent péniblement ressenties. On avait graduellement diminué les rations; « nous restâmes trois mois et vingt

(1) « Par ledit vent chacun jour faisons cinquante ou soixante lieues ou plus maintenant en poupe, aulcunesfoys a force ou outrement ». L'ancienne édition française donne, comme le texte italien : « tous les jours faisoient L, LX ou LXX lieues ».

(2) UZIELLI-P. AMAT DI S. FILIPPI, *Studi bio-bibliografici*. Rome, 1882, t. II, p. 15; BREUSING, *Die Catena a poppa bei Pigafetta und die Logge*. ZEITSCHR. D. GES. FÜR ERDK. Berlin, 1869, t. IV, p. 107; A. DA MOSTO, *Ant. Pigafetta*, p. 66, note 1.

(3) *De orbis Situ*; édition de L. GALLOIS, *De Orontio Finæ Gallico geographico*. Paris, 1890.

(4) ARM. RAINAUD, *Le Continent austral; hypothèses et découvertes*. Paris, 1893, p. 252.

jours sans provisions fraîches, dit Pigafetta; notre biscuit était réduit en poudre par les vers, qui en avaient dévoré la majeure partie, et il sentait horriblement l'urine des rats. On rôtit les courroies des voiles dans de la cendre, après les avoir ramollies pendant quatre à cinq jours dans l'eau de mer. Nous mangeâmes également du son, et les rats se payèrent un demi-ducats la pièce; le riz, aussi longtemps qu'il y en eut, fut cuit dans l'eau de mer ». Le scorbut et d'autres maladies ne tardèrent pas à faire des ravages parmi les équipages; des auteurs évaluent le nombre de ceux qui succombèrent à la suite des privations ⁽¹⁾, à une vingtaine; mais les listes officielles des morts n'en signalent que sept, depuis la sortie du détroit jusqu'aux îles des Larrons ⁽²⁾. Magellan supporta la soif et la faim comme ses marins, tout en jouissant d'une santé relativement très bonne pendant toute la durée du voyage.

Du 24 au 28 février, les navires continuèrent à garder une route vers l'ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest et ouest, jusqu'à atteindre 13° de latitude nord; les jours suivants, on ne dépassa pas ce parallèle ⁽³⁾, naviguant tantôt vers l'ouest, tantôt légèrement sud-ouest. Le 6 mars 1521, un mercredi, on aperçut deux îles, l'une par $12^{\circ}40'$ de latitude sud, l'autre, huit lieues plus loin, par 13° , dit Alvo. Pigafetta et le pilote génois fixèrent leur longitude à 146° ouest et à 31 degrés des Moluques. Alvo rapporte qu'elles étaient distantes de trois cents lieues de Gilolo, ce qui ne s'accorde pas avec la détermination précédente, mais se rapproche davantage de la réalité. C'étaient les îles Guam et Rota, appartenant à l'archipel des Larrons du sud ou « de las Velas Latinas ».

(1) Dix-neuf, d'après Pigafetta, outre le Patagon et un indigène du Brésil, peut-être le fils de J. Carvalho; Herrera fixe le nombre à vingt hommes; onze seulement, d'après NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 54, note 4, et MEDINA, *Colección*, t. I, p. 173.

(2) BARRROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X, seul, assure qu'on atteignit 21° de latitude nord.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. III; Pigafetta et le Roteiro : par 12° latitude sud; le Portugais anonyme : entre 10° et 12° latitude sud.

5. — La découverte des îles Philippines.

Il n'est pas bien établi à laquelle des deux îles le capitaine général fit atterrir. Le pic de l'île Rota a dû être visible à l'horizon avant l'autre ; ayant mis le cap dans cette direction, les navires rencontrèrent, au sud, l'île de Guam ou de Guajan, plus étendue que Rota, et s'y arrêtèrent. C'est ainsi qu'on doit interpréter, croyons-nous, le texte d'Alvo : « lorsque nous fûmes arrivés entre les deux îles, nous nous dirigeâmes au sud-ouest, laissant l'une d'elles au nord-est ». Pigafetta assure qu'on découvrit trois îles, dont l'une, au sud, était plus grande que les deux autres. Max. Transylvain seul a conservé leurs noms : Iubagana ou Iuvagana (édition de Ramusio), et Acaca ou Açça, par 14° de latitude nord ⁽¹⁾ et 158° de longitude de Cadix, ou $164^{\circ}16'$ ouest de Greenwich. La première peut être identifiée avec Agassa, dans Guam ; la seconde, avec Sosan, dans l'île de Rota ; le même auteur déclare qu'on toucha à la petite, c'est-à-dire à Acaca, après s'être convaincu que l'autre était inhabitée ⁽²⁾.

Une foule de pirogues, montées par de nombreux indigènes, vinrent à la rencontre de la flottille. Celle-ci était à peine ancrée, que les insulaires coupèrent le câble qui rattachait la chaloupe au vaisseau amiral et mirent l'embarcation en sûreté avec une dextérité étonnante ; grimpant ensuite à bord des navires, ils volèrent tout ce qui leur tomba sous la main, à tel point que les Espagnols durent faire usage de l'artillerie pour se débarrasser des visiteurs incommodes. Magellan ordonna de relever les ancres, de peur d'être surpris pendant la nuit ; le lendemain matin, il descendit à terre avec cinquante à soixante hommes ⁽³⁾, incendia le village et ramena la chaloupe

(1) Par 40° latitude nord, d'après CASTANHEDA, *loc. cit.* Inarayan est le nom d'un port à la côte sud-est de Guam, la plus méridionale des îles des Larrons. D'après l'amiral Rossel, les îles des Larrons de Magellan ne correspondraient pas aux Mariannes, mais bien aux Mulgraves. P. GAFFAREL, *loc. cit.*, p. 494, note 3.

(2) Appelée l'île du Bon Signe, où l'on prit d'abondantes provisions ; GOMARA, traduction FUNÉE, p. 146.

(3) Roteiro ; quarante hommes, d'après Pigafetta.

volée, après s'être emparé d'une quantité de provisions fraîches, le but principal de cette première reconnaissance. Les indigènes s'étaient enfuis à la première décharge des armes à feu; ayant assisté à l'incendie de leurs cabanes, ils se montrèrent plus réservés dans la suite et furent disposés à fournir certains articles, en échange de toutes sortes de menus objets; bientôt des pirogues chargées de fruits et de légumes vinrent accoster les navires et apportèrent une nourriture fraîche et abondante qui avait trop longtemps fait défaut aux équipages.

Pigafetta a noté de nouveau avec soin l'aspect et les coutumes de cette tribu pillarde; il admira leurs canots et l'extrême habileté avec laquelle ils s'en servaient. Le pilote génois rapporte que, à cause de la forme des voiles de leurs pirogues, ces îles reçurent le nom d'îles des Voiles latines. Les marins ayant repris des forces, Magellan s'informa auprès des insulaires où l'on pourrait se procurer de plus amples provisions pour les navires; les indigènes lui indiquèrent l'île de Selani ou Caylon, nom d'un port situé à la côte sud-ouest de Leyte, dans l'archipel des Philippines (1).

Le 9 mars (2), la navigation fut reprise dans la direction ouest, d'après la lettre de Brito; on passa donc assez près des Carolines occidentales, mais sans rencontrer une seule de ces îles. Au bout de sept jours, le 16 mars 1521, à trois cents lieues des Mariannes, dit Pigafetta (3), l'escadrille vint en vue d'une terre élevée: c'était la pointe méridionale de l'île Samar, à 11° de latitude nord (4), une des Philippines ou archipel de Saint-Lazare, comme Magellan les appela, d'après le saint du jour (5). Les nombreux bas-fonds obligèrent les navires à faire route vers le sud et à venir en face de l'île Suluan, qu'on avait dû remarquer d'ailleurs avant Samar, située à 12° de latitude nord, assure le pilote génois, et qui aurait été appelée en consé-

(1) Max. Transylvain.

(2) Le 10 mars, Pigafetta, édition française.

(3) A trente lieues, édition française.

(4) Même latitude donnée par le Roteiro; par 9°40' latitude nord dit Alvo, et par 116°30' longitude ouest du détroit de Magellan et du cap Feroso; à 198° ouest de la ligne de démarcation. Pigafetta l'appelle Zamal; Alvo et le pilote génois, Yunagan.

(5) Également appelé par le Roteiro « Vall sem perigo ».

quence « la Première » (1). On jeta toutefois les ancres devant l'île voisine de Malhou, l'« isola de la Gada » du pilote Alvo, la « Humnu » de Pigafetta (par 10° de latitude nord (?) et 161° de longitude ouest), qui lui appliqua le nom d'Aguade des bons Signes, à cause de deux sources d'eau potable qu'on y découvrit. Le Roteiro rapporte qu'on l'appela ainsi parce qu'on y trouva un peu d'or. Pigafetta mentionne le même fait; il y constata en outre la présence de beaucoup de corail blanc et d'arbres très élevés qui portaient un fruit ressemblant à des amandes, quoique un peu plus petit. Ce dont Magellan et de San Martin ne s'aperçurent pas, c'est que l'île était déjà située dans la moitié du monde réservée aux Portugais : on sait que, jusqu'au voyage de Dampier (1686) qui fit la traversée du Pacifique d'Acapulco à Manille, l'archipel fut localisé vingt-cinq degrés trop à l'est dans les cartes espagnoles (2).

L'île paraissant inhabitée, Magellan y fit construire, dès le lendemain, des tentes pour les malades. Le 18 mars, un lundi, il eut la surprise de voir arriver une pirogue, amenant quelques personnages d'importance de la petite île de Suluan, qui vinrent souhaiter la bienvenue aux étrangers. Les Européens leur ayant fait comprendre par des signes qu'ils désiraient acheter des fruits et de la nourriture fraîche, les indigènes, au bout de quatre jours, revinrent avec du poisson, du vin de palme, un coq, des noix de coco, des figues, des bananes, qu'ils échangèrent volontiers contre quelques bonnets, de petits miroirs, des sonnettes et d'autres bibelots. Les Espagnols furent bien plus enchantés encore lorsque, répondant à l'invitation de leurs hôtes de visiter les embarcations indigènes, ils y remarquèrent plusieurs échantillons d'épices et de l'or. Les bagues, les bracelets et les anneaux que portait le chef, étaient d'ailleurs de ce métal. Magellan dut se dire que la patrie des épices et de l'or n'était plus très éloignée. Les insulaires lui

(1) Lettre de Brito.

(2) GUILL. DAMPIER, *Nouveau voyage autour du monde*. Amsterdam, 1698, t. I, p. 367. Le nom des « Philippines » ne date que de l'année 1542 et fut donné en l'honneur du fils de l'empereur Charles V; les Portugais les citèrent sous le nom d'îles de l'Est et les Espagnols sous celui d'îles de l'Ouest, parce que les marins des deux pays les avaient atteintes par deux chemins opposés.

apprirent en outre qu'ils avaient déjà reçu chez eux des gens qui lui ressemblaient beaucoup ; le capitaine général en conclut avec raison que des habitants des îles Lequios ou Mogores, marchands de la côte chinoise et de Formose, fréquentaient ces lieux ⁽¹⁾.

Au bout des huit à neuf jours que l'on passa dans l'île, les équipages reprirent petit à petit leurs occupations ordinaires ; l'amiral descendit tous les jours à terre pour rendre visite aux malades et leur donna à boire du lait de coco. Le 25 mars, jour de Notre-Dame, tout le monde étant plus ou moins rétabli, on put quitter la rade de Malhou ; on garda provisoirement la course vers l'ouest. Pigafetta observe qu'on passa entre quatre îles, Cenalo, Hiunanghan, Ibusson et Abarien, que Da Mosto identifie avec Dinagat, Kabugan, Gibusson et Kabalarian. Continuant la navigation vers l'ouest et le sud-ouest, la flottille ne tarda pas à distinguer la côte orientale de Leyte, ou Seylani ; « cette terre, remarque Max. Transylvain, est bien peuplée et renferme de l'or ». On en longeait la côte avec le plus de prudence possible, lorsqu'une tempête vint chasser les navires vers l'ouest-sud-ouest, dans le canal de Surigao. Le matin du 28 mars, ils arrivèrent ainsi en vue d'une petite île, appelée aujourd'hui Limassava, mais que Pigafetta dénomma de Mazawa ou Mazaqua, située à vingt-cinq lieues d'Aguada, par 9°40' de latitude nord et 162° de longitude ouest ⁽²⁾ de la ligne de démarcation ; on jeta les ancres à l'entrée d'un de ses ports.

Un canot, monté par huit indigènes, vint y saluer le vaisseau-amiral. Magellan fut très agréablement surpris de constater que son esclave Enrico, natif de Sumatra, comprenait le langage de ces gens ; c'était une preuve de plus qu'il était arrivé à l'empire insulaire dont faisaient partie les Moluques. Les hommes qui conduisirent la pirogue se méfiaient toutefois tellement des nouveaux venus, qu'on dut leur passer les présents d'usage au bout d'une planche. Deux heures après, le prince de la région s'amena dans une barque

(1) Roteiro.

(2) Roteiro : à 9° latitude nord, appelée Macangor et Maçagnoa, à 20 lieues de Humunu ; à 9°20', Mazava, d'après Alvo ; Max. Transylvain écrit Masana ; Herrera (dec. III, lib. I, cap. IV) : Muzagua ; de Brito : Maçava.

imposante et eut un long entretien avec Enrico; il se disait souverain de trois îles, dont l'une était Suluan, et du district Caraca, dans Mindanao. Alors seulement les Espagnols réussirent à faire monter à bord des navires quelques-uns des insulaires. On leur fit naturellement un accueil très cordial; le roi refusa d'accompagner ses gens, mais il fit offrir au capitaine général, en retour, une barre en or massif et une mesure de gingembre. Magellan le remercia beaucoup de son attention, mais déclara ne pas pouvoir accepter ses présents.

Le lendemain, Vendredi saint, Enrico descendit à terre pour se procurer les provisions promises; en revenant au navire, il fut accompagné par le roi qui, cette fois, vint sans méfiance à bord du vaisseau-amiral et remit personnellement à Magellan des plats en porcelaine, garnis de poisson et de riz. L'amiral, de son côté, se hâta de lui faire cadeau d'une robe turque en étoffe rouge et jaune, et d'un bonnet; là-dessus eut lieu la cérémonie du *casi-casi*, ou fraternisation par le sang, telle qu'on la pratiquait dans toute la Malaisie. Le reste de la journée fut passé à raconter les péripéties du voyage, à parler des pays de l'Europe, enfin à montrer les innombrables objets d'échange, contenus dans la cale des vaisseaux. En réponse à cette visite, le roi voulut faire voir, à son tour, à quelques hommes des équipages, les choses les plus remarquables de son pays; deux Européens, parmi lesquels Pigafetta, obtinrent donc l'autorisation de faire une promenade dans l'île, en compagnie du roi. L'Italien nous a laissé une description très colorée de sa réception au palais du rajah Colambou (1), du festin donné en l'honneur de la petite délégation; le roi surtout y fut extraordinairement joyeux; mais il prit tant de boisson dès le début du repas qu'il s'endormit bientôt ivre-mort. Pigafetta ramena avec lui à bord le frère de Colambou, le rajah Siain, souverain de Butuan et Calagan (2), régions situées également dans l'île de Mindanao, ainsi que trois hommes de sa suite. Ce prince à son tour renforça chez l'amiral la croyance qu'il pourrait toucher bientôt au pays de

(1) Gomara l'appelle rajah Calawar.

(2) Calega et Butara, d'après P. MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. V, cap. I.

l'or, si avidement recherché par les Portugais à l'est de Malacca; dans le pays de Siain, assurait Pigafetta, il y avait déjà de puissantes mines d'or ⁽¹⁾. Mais Pierre Martyr situa les véritables îles de l'or encore un peu plus loin : « de Mindanao, ils découvrirent une autre île, que les habitants de Calaga leur montrèrent du doigt, disant, ce qui fut confirmé par les habitants de Butara, qu'il y avait là tant d'or dans les sables de la mer, qu'il suffisait de les passer dans un crible pour récolter des pépites d'or, de la grosseur d'une noisette et d'un fruit plus petit; quant aux autres pépites, on n'y faisait pas attention... Dans ces îles, les négociants de la Sérique, de la Chine et des autres pays de l'Inde, viennent souvent faire le commerce de l'or, des pierres précieuses, etc. ⁽²⁾. »

Magellan voulut que la fête de Pâques, qui tombait le 31 mars, fut célébrée avec la plus grande pompe possible. Les deux rois y assistèrent avec recueillement, imitant naïvement les mouvements des Européens, s'agenouillant et embrassant le crucifix; au moment de l'élévation, les navires déchargèrent leurs grosses bombardes. La messe solennelle finie, on remit aux rois une grande croix avec couronne d'épines, en les priant de l'ériger au plus haut sommet de l'île, de façon qu'elle fût visible pour tous les indigènes qui voudraient l'adorer. Les rajahs n'y trouvèrent pas d'inconvénient et accordèrent volontiers ce que le capitaine général sollicitait d'eux avec tant d'insistance. Pour s'assurer leur amitié et impressionner l'esprit de la population par la force de ses armes, Magellan déclara se mettre à leur disposition pour combattre leurs ennemis. Le roi, tout en exprimant sa profonde reconnaissance, lui communiqua qu'il était en guerre avec les habitants de deux îles voisines, mais que la saison favorable pour les châtier n'était pas encore venue.

L'amiral n'insista pas; songeant ensuite à reprendre la route, il s'informa des ports qu'il aurait le plus de profit à visiter, où il pouvait renouveler ses provisions et faire le trafic des épices et drogues. Les insulaires lui

(1) Ms. 5650 : « en lisle de ce roy qui vint à la nef y a mynes d'or ».

(2) P. MARTYR, *loc. cit.* Traduction P. GAFFAREL, p. 497.

désignèrent les îles de Leyte (Seylahi ou Ceylon), Sebu (Zubu) et le district de Caraca (Calaghan) dans Mindanao. Sebu lui paraissant la plus importante des trois places, Magellan décida de s'y rendre en premier lieu. Le roi indigène proposa de conduire les navires lui-même, si, en retour, on lui accordait deux jours pour rentrer la récolte de riz avec l'aide de quelques hommes de l'équipage. Mais les princes firent tellement honneur à la table ce soir-là, qu'ils eurent besoin de toute la journée du lendemain pour se remettre; les trois jours suivants, indigènes et Européens mirent tout le riz de l'île sous toit. Le 4 avril seulement, les ancres furent levées et on put reprendre la mer, piloté par le grand canot du rajah. On mit le cap au nord, côtoyant le littoral de Leyte le plus près possible pour éviter les récifs du canal de Bohol; on courut jusqu'en face de Baybay, port de Leyte, que les Malais disaient être très riche en or et en produits naturels. De là on prit la course vers l'ouest, passant successivement par Bohol, Canighan (Camigao, à l'ouest de Leyte), Gatighan (Timutikan, Jimuquitan ou Apit), où l'on devança la pirogue du roi de Mazaba, qui fut très frappé par la manœuvre des navires espagnols. Pigafetta compta vingt lieues de Mazaba à Catighan et quinze ⁽¹⁾ de Galighan à Zubu. Vognant ensuite vers le sud, on s'engagea dans le détroit qui sépare Zubu de Mactan; la côte était partout parsemée d'habitations; la région possède en effet encore de nos jours une population dense et très commerçante. Les navires s'arrêtèrent au milieu du canal, en face de la ville de Zubu, en arborant tous leurs pavois et en déchargeant toutes les bouches à feu. Les indigènes, épouvantés par le vacarme, s'enfuirent à l'intérieur de l'île; aussitôt Magellan envoya son esclave Enrico à terre pour tranquilliser les habitants et pour les assurer des intentions paisibles des Espagnols.

Le roi du pays, rassuré, prétendit alors que tous les étrangers qui entraient dans ses ports avaient coutume de lui payer un tribut; il y avait à peine quatre jours, dit-il, qu'une jonque du Siam, chargée d'or et d'esclaves, avait quitté l'île. Or, un marchand siamois qui résidait dans la

(1) Trente lieues, d'après le Portugais anonyme.

place, au courant des conquêtes des Européens dans l'Inde, conseilla au roi d'agir avec prudence et d'accueillir les nouveaux arrivés sans les contrarier en rien. Le prince se hâta de suivre cette recommandation ; il envoya son propre neveu à bord du vaisseau-amiral pour conclure un traité de commerce, accordant aux Espagnols liberté complète de trafiquer dans son domaine. Le même jour, Magellan expédia Pigafetta et un de ses officiers à terre pour aller offrir au souverain les présents traditionnels. L'impression que Pigafetta rapporta de sa mission fut très favorable. Le lendemain, 10 avril, un nouveau groupe d'Espagnols se rendit auprès du roi et lui demanda l'autorisation d'enterrer dans son île deux marins qui avaient succombé à la suite des privations, endurées pendant la traversée du Pacifique. Le prince y consentit gracieusement ; l'inhumation, par conséquent, eut lieu sur la place publique, au centre de la ville, avec un cérémonial extraordinaire. L'effet produit par le service funèbre sur les habitants fut si profond qu'au bout de quelques jours, le roi de Zubu se montra disposé à devenir chrétien.

Le 14 avril, un dimanche, au milieu d'une affluence très nombreuse, en présence de quarante Espagnols armés de pied en cap et étincelant dans leur armure d'acier, la solennité du baptême royal eut lieu. Magellan, assis sur un grand tréteau couvert d'étoffes éclatantes, avait à ses côtés le prince indigène, nommé Humabon (1), qui reçut le nom de Carlos, en l'honneur de l'empereur Charles-Quint ; le neveu du roi fut appelé Hernando, d'après le frère du roi d'Espagne ; le souverain de Limassava, Juan ; et le marchand arabe ou siamois, Christophe. Pigafetta décrit ensuite en détail la cérémonie de la conversion de cinquante hommes de la suite du roi ; il ajoute que toutes les hideuses idoles qui se trouvaient dans l'île, furent jetées au feu le jour même. L'après-midi, le chapelain procéda au baptême de la reine et de quarante femmes de sa compagnie. Pigafetta lui présenta une image de la Vierge avec l'enfant Jésus, sculptée en bois ; cette statuette a été retrouvée à Sebu, en 1565, par Miguel Lopez de Lagaspe qui, détail amusant, la prit

(1) Hamabar, d'après GOMARA, *loc. cit.*

d'abord pour une idole! De même, plusieurs croix érigées par Magellan, existaient encore lorsque des missionnaires espagnols y arrivèrent plus tard, ce qui fut pour ceux-ci le motif d'appeler l'endroit, la ville de Jésus; aujourd'hui, la population de Sebu est entièrement chrétienne ⁽¹⁾.

L'épouse du roi reçut le nom de Jeanne, d'après la mère de l'empereur; la femme du rajah de Limassava, celui d'Isabelle; en tout, huit cents personnes environ reçurent le baptême. Au bout de huit jours, tous les habitants de l'île avaient suivi l'exemple de leur prince; ceux des îles voisines les imitèrent bientôt ⁽²⁾. Max. Transylvain et Pigafetta semblent attribuer en grande partie la conversion en masse des insulaires et la destruction volontaire de leurs anciennes idoles à la guérison miraculeuse, par Magellan, d'un des vieillards influents de l'île ⁽³⁾.

Le capitaine général ne négligea pas le côté matériel de sa mission; ayant appris que l'île de Sebu était riche en or, en gingembre et autres produits précieux, et qu'elle était située favorablement pour y faire converger les articles de commerce des régions environnantes, il sollicita la faveur de pouvoir y construire une grande factorerie où il présenterait ses articles d'échange, sous le contrôle de quelques hommes armés. L'usage des poids et mesures était parfaitement connu par les indigènes. La vue des marchandises européennes excita au plus haut degré leur curiosité; dans leur ignorance, ils offrirent, pour des objets de valeur insignifiante, des quantités considérables de riz, des porcs, des chèvres, et ils présentèrent de l'or en échange de fer et de cuivre; quatorze livres de fer, par exemple, y valurent environ quinze ducats. Si Magellan n'avait pas sévèrement interdit d'accepter du métal précieux, les marins auraient vendu jusqu'à leurs vêtements les plus indispensables, « ce qui aurait détruit à tout jamais notre

(1) PASTILLS et COLIN, *Labor evangelica*, lib. I, cap. XIX. Cette image est à présent vénérée dans l'église du couvent des Augustins de Zébu. — FR. FRANCISCO VILLACORTA, *Administracion de los Padres Augustinos Calzados de la provincia del Dulce nombre de Jesus de las islas Filipinas*. Valladolid, 1833, p. 14.

(2) En tout 2,200 personnes, d'après Max. Transylvain.

(3) D'après Gomara, ce fut le neveu du roi.

trafic dans ces pays », remarque Pigafetta. Le commandant aurait dû se borner à cette activité commerciale et à ce genre de prosélytisme religieux ; malheureusement, il crut que le prestige de la Castille exigeait des actes de valeur par les armes, et qu'il devait prouver que la religion chrétienne n'exclut pas la bravoure.

6. — Mort de Magellan et des principaux chefs de l'expédition.

Le capitaine général avait exigé de deux frères du roi et de quelques chefs de tribu qui n'étaient pas très portés à reconnaître la suprématie du rajah de Sebu, qu'ils promissent complète soumission à Humabon, sous peine de mort et de confiscation de leurs biens. Un des chefs en question rompit bientôt la parole donnée et refusa de nouveau l'obéissance au prince de Sebu. Magellan envoya contre lui un petit corps d'Espagnols qui punit le rebelle par la destruction de son village, Bulaya : cette localité était probablement située dans le territoire de Mactan ⁽¹⁾, sur l'îlot du même nom, en face de Sebu. Le roi de cette île, Silapulapu, ne fut rien moins que disposé à s'incliner devant Humabon après l'acte de violence, opéré chez lui par les étrangers ; Pigafetta assure qu'il médita dès ce moment la vengeance.

Silapulapu aurait expédié à Magellan un de ses hommes de confiance, Zula, avec mission de s'excuser des misérables présents qu'il apportait en son nom ; il devait dire qu'il n'osait pas en offrir de plus riches, de peur que Silapulapu n'exerçât des représailles contre lui ; mais si le capitaine général voulait lui confier une chaloupe, avec quelques hommes armés, il s'engageait à chasser son chef et à rendre l'île à la Castille.

Le pilote génois donne une version différente de la cause occasionnelle de l'expédition contre Mactan : dix à douze jours après l'incendie du village Bulaya, Magellan aurait ordonné aux habitants de Mactan de lui payer comme tribut trois chèvres, trois pores, trois mesures de riz et trois de

(1) Matam, d'après le Roteiro ; Mathan, de Brito ; Mauthan, Max. Transylvain.

miel; or, les indigènes ne consentirent qu'à lui fournir deux unités de chaque article demandé, prétendant que, à la rigueur, ils ne lui devaient aucune charge publique; là-dessus, Magellan aurait fait préparer trois barques, montées par cinquante à soixante hommes.

Le roi de Sebu n'approuva pas le plan de campagne de l'amiral; Juan Serrano fut également d'avis qu'il ne fallait pas exposer inutilement la vie de tant d'hommes, vu les pertes d'équipages subies déjà jusqu'ici. Magellan ne tint pas compte de ces avertissements; une confiance excessive dans ses armes l'emporta sur toutes les autres considérations et le fit mettre son idée à exécution. Les stipulations royales ne contenaient malheureusement pas, comme les instructions analogues des expéditions portugaises, la défense formelle pour le commandant de descendre à terre chez une population inconnue, si ce n'est en cas d'absolue nécessité ou lorsqu'il n'y avait pas d'apparence de danger ⁽¹⁾. Magellan non seulement devait parfaitement connaître ces mesures de prudence, il avait en outre présent à sa mémoire l'exemple de son prédécesseur, Juan D. de Solis, qui avait été tué dans une rencontre fortuite avec les Indiens.

Le 26 avril ⁽²⁾, à minuit, un détachement espagnol de soixante hommes environ quitta Sebu; il fut accompagné du rajah de Sebu, du prince et de quelques chefs, commandant une flottille de vingt à trente pirogues de guerre, montées par mille indigènes. Trois heures avant le lever du soleil, les forces réunies atteignirent l'endroit choisi pour le débarquement, à quatre ou cinq lieues de l'escadre. A en croire Pigafetta, Magellan aurait essayé de persuader Silapulapu de l'inutilité de sa résistance et il se serait servi, comme intermédiaire, du marchand siamois. La réponse fut très arrogante; toutefois, le chef aurait demandé de ne pas commencer le combat avant le jour ^(?). L'amiral ne se serait pas aperçu de la ruse; les rebelles, en effet, profitèrent de la trêve accordée pour entourer leur village

(1) Voir, par exemple, les instructions données à Diego Lopes de Sequeira, le 13 février 1508. *Cartas de Aff. de Albuquerque*, t. II, p. 418.

(2) Le 27, un samedi, rapporte Pigafetta; le 28, d'après le Roteiro.

d'une forte palissade et de profonds fossés. Lorsque le soleil se montra, le rajah de Sebu insista auprès de Magellan pour qu'on le laissât conduire l'attaque avec ses mille guerriers et quelques Espagnols seulement pour les encourager ⁽¹⁾; le capitaine général préféra qu'il se tint dans le canal et qu'il observât la façon de combattre des chrétiens.

Des soixante Européens, quarante-neuf ⁽²⁾ descendirent dans l'île; les autres devaient garder les chaloupes et apporter des munitions. Les récifs coralliens de cette partie de la côte empêchèrent les barques de s'approcher d'assez près et forcèrent les hommes à passer à gué une distance très considérable. Silapulapu avait groupé ses hommes en trois corps ⁽³⁾; Magellan fit avancer les siens en deux divisions. Une pluie de pierres les atteignit à mesure qu'ils s'éloignèrent du rivage; les indigènes, protégés derrière les palissades par un épais feuillage, remarquant que les armes redoutables des Européens restaient sans effet, sortirent alors de leur retranchement et vinrent harceler l'ennemi de plus près. Un groupe d'Espagnols allaient mettre le feu à une agglomération de vingt à trente cabanes, lorsque les indigènes se tournèrent avec fureur contre eux; ils réussirent à séparer la petite colonne du gros de la troupe et à tuer deux hommes. Magellan s'aperçut en ce moment que le combat prenait une tournure sérieuse et il ordonna la retraite; malheureusement, de tous ses gens à peine huit lui obéirent. Habitué qu'ils étaient à de faciles victoires contre les Indiens, ce premier revers leur causa une panique générale et ils se mirent à fuir vers

(1) « Hamabar aurait bien voulu combattre incontinent, mais parce qu'il s'était obligé devant à Cilapulapo par un traité, de se défier l'un l'autre devant que venir aux mains si d'aventure ils venaient à avoir quelque guerre ensemble, il lui envoya dire par Christophe le More s'il voulait être ami ou ennemi. Mais Cilapulapo lui fit une réponse hardie et pleine d'injures et aussitôt fit sortir trois mille hommes. » — GOMARA, *loc. cit.* Traduction FUMÉE, p. 147. — Matan n'a guère que quatre lieues de tour et une demi-lieue de large. Elle ne renferma alors que quatre à cinq cents habitants, répartis dans quelques villages, mais les insulaires reçurent de nombreux renforts. — P. GAFFAREL, *loc. cit.*, p. 496, note 1.

(2) Quarante, disent Max. Transylvain et Gomara; cinquante-cinq, d'après HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. IV.

(3) En tout 1,500 hommes, Pigafetta; le double, d'après Max. Transylvain et Oviedo; 3,000 à 4,000, d'après le Roteiro.

les chaloupes ⁽¹⁾. Magellan avait déjà la jambe droite percée par un trait ; entouré de huit braves, il recula lentement vers le rivage, s'enfonçant bientôt dans l'eau jusqu'aux genoux ; Pigafetta, un des fidèles de la dernière minute, déclare qu'il eût été impossible de résister au flot des ennemis. Le capitaine général perdit jusqu'à deux reprises son casque, arraché d'un coup de pique et à coups de pierres ; une lance le blessa, en outre, au bras droit. Le roi de Sebu fit débarquer alors quelques divisions de ses sujets pour attirer l'attention de ceux de Mactan et pour permettre à ses amis de gagner les embarcations.

Le combat continua encore pendant une heure, jusqu'à ce qu'un indigène, de sa lance de bambou, réussit à frapper Magellan à la tête ; l'amiral lui planta une lance dans le ventre ; mais comme il voulait tirer son épée, le bras droit lui refusa tout service. Les ennemis s'apercevant de cette défaillance, s'élançant sur lui ; un d'eux lui administre un formidable coup à la jambe gauche qui le fait tomber la face contre terre ; d'autres se jettent sur lui et le percent de leurs traits et de leurs lances ⁽²⁾. Pigafetta rapporte que le malheureux, au moment de succomber, se tourna une dernière fois vers ses hommes, qui remontaient dans les barques. Huit Européens ⁽³⁾ périrent avec leur chef, outre quatre indigènes convertis, et une vingtaine furent gravement blessés ; l'ennemi n'eut que quinze hommes de tués. Herrera cite parmi les morts un serviteur du capitaine général, Christobal Rabello, qui aurait été capitaine de la *Victoria* depuis le départ du port de Saint-Julien ⁽⁴⁾, bien que nous sachions que Duarte Barbosa avait été chargé de ces fonctions.

(1) Il y a sans doute une part d'exagération dans la description de cette retraite précipitée d'après Pigafetta, qui a probablement voulu faire ressortir sa vaillance aux derniers moments de Magellan.

(2) Le marin Nicolas de Naples qui combattit côte à côte avec Magellan, rapporte que le commandant fut tué par un trait et par un coup de lance à la gorge. Voir sa déposition dans le procès de Jaime Barbosa, 1540.

(3) Sept Européens, d'après la liste des morts officielle, mais un huitième succomba le 27 du mois, à la suite de ses blessures. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, pp. 65-66 ; de Brito fixe le nombre des morts à six, en dehors de Magellan.

(4) *Loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. IV. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 63.

Le roi de Sebu pleura comme un enfant lorsqu'on lui raconta la fin de Magellan ; le désastre ne pouvait manquer d'ébranler la confiance qu'il avait mise dans ses nouveaux alliés. Les chaloupes retournèrent lentement au port de Sebu ; le soir même, un messenger fut envoyé à Silapulapu pour demander le cadavre de l'amiral en échange d'une forte quantité de marchandises ; le rajah fit répondre que pour rien au monde, il ne se désisterait de la dépouille mortelle de son ennemi, qu'il garderait comme un souvenir durable de sa victoire. Barbosa, qui fit renouveler les instances et doubler les offes, ne reçut pas meilleur accueil.

Magellan tomba ainsi victime de sa témérité, et le fait était d'autant plus inattendu que le commandant se distinguait des conquistadores de son époque par sa pondération, par une prévoyance qui semblait à l'abri de tout désir de parade. Car, en somme, même s'il était venu à bout de Silapulapu, sa campagne avec soixante hommes cuirassés, armés de pied en cap, contre quelques milliers d'indigènes, sans autres armes que leurs lances, ne constituait pas un acte de bravoure. Il périt quand il était près de toucher au but de sa mission, au seuil des Moluques, après être venu à bout de toutes les épreuves que les hommes et la nature lui avaient opposées. C'est à Sebu, en effet, que les Espagnols acquirent les premières notions précises concernant la situation des îles aux épices. L'immixtion de l'amiral dans les affaires des habitants des îles est d'autant moins excusable que l'expédition de 1519 ne devait être qu'un voyage de reconnaissance ; l'exploration proprement dite de ce nouveau monde insulaire devait être réservée pour une seconde expédition, beaucoup plus puissante que la faible flottille de Magellan.

Le jugement que l'histoire portera sur l'œuvre du capitaine général, si incomplètes que resteront nos notions sur plusieurs périodes de sa vie, différera considérablement des conclusions auxquelles sont arrivés ses contemporains (1) et plusieurs auteurs modernes. Ce qu'il y a de supérieur

(1) Rappelons la tirade d'Osorius, le chroniqueur officiel de la Cour, que les auteurs postérieurs se sont tant plu à reproduire :

« Abjura fidem quantum voles : perfidiam tuam publicis literis contestare : insignem

dans le caractère de Magellan, c'est la sincérité de ses intentions envers le roi Charles, malgré les offres et les embûches des Portugais; ceux-ci, rappelons-le, firent presque exclusivement appel à ses sentiments de loyauté pour le pousser à rentrer dans sa patrie; le commandant se montra homme de probité, tel que son milieu n'en présente guère. Les considérations d'ordre commercial et de lucre, sur lesquelles nous avons cru devoir insister, Magellan les devait à l'esprit de son temps (1).

Quant à ses qualités de cœur, sa conduite en Inde, au banc de Padoue et à Malacca, témoigne de quel dévouement pour ses proches il était capable; enfin, ses rapports avec les compagnons de son dernier voyage furent empreints d'une correction que les repréailles du port de Saint-Julien, nécessitées par les circonstances, ne pourront pas effacer. Par les comptes de l'équipement de l'armada, conservés à Séville, on a vu que Magellan avança à une foule de gens de ses équipages, simples marins et officiers, des sommes qu'il dut prendre sur son propre traitement (2).

Il fut sans contredit le plus grand des navigateurs anciens et modernes; alors que Colomb toucha à l'Amérique, après une traversée de trente-six jours, Magellan ne déboucha au Pacifique que plus d'un an après le départ de San Lucar, et il n'arriva aux Philippines qu'au bout d'une course de trois mois et demi, à travers un océan complètement inconnu (3).

Au siècle dernier, les Espagnols ont tâché de reconnaître l'endroit où Magellan était tombé et ils y ont érigé une stèle commémorative. Mais le

memoriam sceleris infandi posteritati relinque : nullis tamen testimoniis numinis offensionem et dedecoris sempiterni maculam vitare poteris. » *Loc. cit.*, lib. XI, fol. 328.

Oposons-y le jugement de son compatriote FARIA : « Telle est la figure (Magellan) dont d'illustres écrivains veulent flétrir l'honneur, en dehors de Damian de Goes qui, avec tout le respect que l'on doit aux grands hommes, dit ne pas pouvoir les suivre dans cette sentence. » *Europa portuguesa*, t. II, parte 4, cap. I, § 92, p. 513.

(1) P. Martyr prononça sur Magellan le jugement extraordinaire suivant : « C'est ainsi que ce brave Portugais assouvit sa soif d'aromates! » *Loc. cit.*, dec. V, cap. I.

(2) MEDINA, *Colección*, t. I, doc. XXIV, p. 171.

(3) Edw. G. Bourne défend aussi la thèse que l'expédition de Magellan fut une entreprise plus hardie, plus difficile et plus étonnante que le premier voyage de Colomb. *Spain n America 1450-1580*, p. XVI.

modeste monument a tant souffert des intempéries et de la végétation, qu'il est difficile de retrouver son emplacement ⁽¹⁾.

On ne possède aucun portrait authentique du grand Portugais; en général, les renseignements concernant son physique font complètement défaut. Herrera rapporte qu'il en imposait peu, parce qu'il était petit de stature ⁽²⁾; il se serait senti toujours de la blessure qu'il avait reçue à Azamor et qui fut cause qu'il boitait légèrement.

Les portraits dont nous donnons ici une liste sommaire, se ramènent à deux ou à plusieurs originaux, sur la provenance desquels on n'est même pas fixé :

1° Le mieux connu se trouve à la galerie de Don Felipe Vallejo de Tolède; il n'est que la copie d'un tableau qui fait partie de la collection du duc de Florence et qui est attribué au Titien. Il a été reproduit, une première fois, par Selma, en 1788, dans le livre de VARGAS Y PONCE. *Relacion del Ultimo Viaje al Estrecho de Magallanes*; ensuite dans CLADERA, *Investigaciones historicas sobre los principales descubrimientos de los Españoles*, Madrid, 1794; *Allgemeine geographische Ephemeriden*, November 1804, p. 269; NAVARRETE, *Colección*, IV; AUG. BÜRCK, *Magellan oder die erste Reise um die Erde*, Leipzig, 1844; LORD STANLEY of ALDERLEY, *First Voyage* (Hakluyt Society, Londres). Une copie, faite sur le portrait de Tolède, est en possession de la Lonja à Séville, actuellement le dépôt des archives des Indes; c'est celui-ci qui a fourni le frontispice de *La Primera Vuelta al Mundo*, de V. LLORENS ASENSIO;

2° Gravure, faisant partie des collections du Louvre (?), qui présente une grande analogie avec l'image de Florence; elle est décrite dans FERDINAND DENIS, *Portugal*, Paris, 1846, page 206, note;

(1) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 255. — En 1909, l'endroit où tomba Magellan est décrit « a spot now marked by a beautiful coral monument in a coconut grove by the sea ». WARREN DU PRÉ SMITH, *Geographical Work in the Philippines*. GEOGRAPHICAL JOURNAL. Londres, novembre 1909, p. 532. — Voir le beau monument érigé à la mémoire de Magellan, dans TH. BON. LAWLER, *The Story of Columbus and Magellan*. Boston, New York, Chicago, London, 1905, p. 130.

(2) *Loc. cit.*, dec. II, lib. II, cap. XIX.

3° Portrait du XVI^me siècle, à Madrid, au Museo-Biblioteca de Ultramar, reproduit dans O. KÖLLIKER, *Die Erste Umseglung der Erde* ; dans BLAIR et ROBERTSON, *The Philippine Islands*, Cleveland, Ohio, 1903, et dans J.-A. ROBERTSON, *Magellan's Voyage around the World*, Cleveland, 1906, vol. I ;

4° Portrait à la galerie de Versailles, n° 3091 du catalogue Soulié ; c'est une copie faite par Larivière d'après un tableau qui se trouve au château de Beauregard, près Blois (1) ; il est reproduit dans GUILLEMARD, *The Life of Ferdinand Magellan* ;

5° Deux vignettes dans DE BRY ; l'une représente Magellan en pied et sert d'illustration à une carte de l'Amérique qui accompagne la relation de BENZONI, vol. VI ;

6° L'autre, dans la mappemonde en deux hémisphères, volume XI ; répétée dans le *Journal de Schouten*, de 1618, et dans HULSIUS, *Americae pars Australis*, vol. VI et XVI ;

7° Gravure dans HERRERA, *Historia*, I, p. 293 ;

8° Gravure dans MONTANUS, *America*, Amsterdam, 1671, p. 74, reproduite dans OGILLY, *America*, London, 1671, p. 79 (2).

De retour à Sebu, les équipages procédèrent immédiatement au choix d'un successeur du capitaine général ; les voix désignèrent à la fois Duarte Barbosa et Juan Serrano, l'un parent de Magellan, l'autre grand pilote de l'armada. Le premier n'était pas seulement l'homme le plus compétent dans la navigation des mers de l'Inde ; il fut initié, en outre, pensa-t-on, aux plans de Magellan, dès le début de l'expédition. Certains auteurs, comme de Brito, Herrera (3) et Gomara, citent Barbosa comme l'unique successeur de Magellan, et mentionnent comme capitaine de la *Victoria*, en remplacement de Christ. Rabello, un Portugais du nom de Luis Affonso (4), natif de

(1) GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 261.

(2) EDW. E. HALE, in J. WINSOR, *Narr. and. crit. History of America*, II, p. 593.

(3) *Loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. IX. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 63.

(4) Cité aussi par de Brito.

Ayamonte, qui se trouvait inscrit comme surnuméraire à bord de la *Trinidad*, mais qui est appelé également Luis Affonso de Goes et Luis Allonso de Lois dans la liste des morts du 1^{er} mai. Remarquons que ni la promotion de ce Portugais ni celle de Rabello ne sont mentionnées dans les listes de payement (1). On n'ignore pas non plus que Barbosa avait été nommé capitaine de la *Victoria* après la mutinerie au port de Saint-Julien. Chose étrange, la liste des soldes fait allusion à une soi-disant défection de Barbosa, d'abord à la baie de Santa Lucia (Rio de Janeiro), avant sa nomination comme capitaine, où il aurait pris la fuite avec trois indigènes; une seconde fois, à l'île de Sebu, où il se serait absenté pendant trois jours, bien que Magellan l'eût fait rappeler par un de ses hommes; on expliquerait ainsi, jusqu'à un certain point, son remplacement par Rabello. Nous ne pouvons nous empêcher de douter de la véracité de ces faits et de nous demander si leur mention dans les listes de payement n'est pas uniquement due à J. S. del Cano, jaloux de l'intimité de Barbosa et de Magellan. Maximilien Transylvain et Oviedo, par contre, parlent exclusivement de Juan Serrano comme capitaine général à la mort de Magellan.

La première décision, prise par les nouveaux chefs, consista dans l'embarquement de toutes les marchandises d'échange, déposées à la factorerie de Sebu. Cette mesure de méfiance envers le roi chrétien hâta sans doute la seconde catastrophe qui attendait l'armada.

La cause du massacre des Espagnols dans cette île a également été rapportée différemment par plusieurs membres de l'expédition. Del Cano, dans sa déclaration devant l'alcalde Leguizamo, en octobre 1522, où il s'exprima si acrimonieusement à l'égard de Magellan et de Barbosa, et Pigafetta, accusent l'esclave de Magellan, Enrico, d'avoir tramé la trahison : il aurait voulu se venger des mauvais traitements dont il aurait eu à se plaindre de la part de Serrano et de Barbosa. Le pilote génois ne parle pas d'Enrico mais rapporte, au contraire, ou qu'il périt en même temps que son maître, ou qu'il fut sauvé par le rajah de Sebu, dont il avait été le confident.

(1) MEDINA, *Colección*, t. I, p. 179.

On avait demandé à Humabon, dit-il, deux pilotes pour conduire les vaisseaux ; mais les indigènes reçurent de façon très hostile les Espagnols qui venaient les chercher dans l'île. La véritable cause nous est dévoilée par Pierre Martyr, à qui, en sa qualité de religieux, les survivants de l'expédition osèrent moins bien cacher la vérité ; le secrétaire du Conseil des Indes les ayant interrogés sur les cruautés du roi de Sebu, un jeune marin génois, Martin, lui confia que ce furent les violences envers les femmes indigènes qui y avaient donné lieu. Ce ne fut pas la seule fois que les habitants d'Insulinde, exaspérés par le manque de respect vis-à-vis des femmes, usèrent de terribles représailles envers les Européens. Il n'y a pas de doute cependant qu'une forte pression aurait été exercée sur Humabon par les chefs des îles voisines, et que ce prince fut obligé de se joindre à eux, ce qui assura le succès du complot (1).

Humabon invita peu après tous les équipages des navires espagnols à assister à la remise solennelle des bijoux qu'il voulait présenter aux capitaines généraux en signe de soumission à la Castille. Barbosa acquiesça à ce désir sans hésitation ; Serrano fut d'abord indécis et recommanda la prudence. Le matin du 1^{er} mai, les capitaines descendirent à terre avec vingt-sept hommes (2), parmi lesquels le cosmographe San Martin, les escribanos Sancho de Heredia et Leon de Espeleta, le prêtre Pedro de Valderrama, Luis Affonso de Goes, capitaine de la *Victoria* (?), le pilote Carvalho et l'alguacil Espinosa ; Pigafetta, ayant été blessé à la figure à Mactan, n'ac-

(1) BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. X. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. IX. — FARIA, *Asia Portuguesa*, t. I, parte 3, cap. V, § 10, p. 209. — Le père San Roman ne reproduit non plus la légende de l'esclave de Magellan ; il rapporte que les rois voisins ne voulurent conclure la paix avec Humabon, qu'à condition de se défaire des Espagnols. Il tient probablement ces renseignements du routier du pilote Alvo, le seul des participants au voyage qui ne parle pas d'Enrico.

(2) Liste des morts ; Max. Transylvain et Oviedo ; Pigafetta : vingt-quatre hommes, outre deux autres qui furent sauvés ; d'après le Roteiro, les deux capitaines et vingt-six hommes ; de Brito : trente-cinq ou trente-six furent tués avec Barbosa et Luyz Affonso ; Castanheda et Gomara : trente hommes. Deux Français, Jean Petit et Simon de la Rochelle furent au nombre des morts.

compagna pas la délégation. La cérémonie exigeait, paraît-il, la présence des principaux chefs de l'expédition.

Humabon, entouré d'une foule nombreuse, reçut les Espagnols à leur descente au rivage et les conduisit immédiatement au lieu de la solennité. Espinosa et Carvalho remarquèrent qu'à ce moment, le prêtre Valderrama était éloigné de façon suspecte du reste de la compagnie; soupçonnant une trahison, ils retournèrent immédiatement sur leurs pas et regagnèrent les navires. Il y sont à peine montés, qu'ils entendent un grand tumulte dans l'île; les insulaires, qui avaient entouré les Européens de tous côtés, auraient attendu un signal convenu pour tomber sur eux. Une lutte désespérée s'engagea. Carvalho fit lever les ancres, dirigea les navires le plus près possible de la côte et fit bombarder le village. On vit alors quelques sauvages s'avancer jusqu'au bord de l'eau, traînant avec eux Serrano, qui était sans vêtements et qui saignait par plusieurs blessures. Le capitaine annonça à ceux qui étaient à bord le massacre de ses compagnons, parmi lesquels seul fut épargné l'interprète, comme le dit Pigafetta. Le pilote pria les équipages de cesser le feu, s'ils ne voulaient pas hâter sa propre fin, car les indigènes consentaient, disait-il, à lui laisser la vie, en échange de deux canons et d'une certaine quantité de marchandises ⁽¹⁾, qu'il fallait leur envoyer dans une chaloupe. Carvalho, que les textes appellent le « compadre », le « bon » compagnon » de Serrano, ordonna froidement d'appareiller, ordre qui revenait à laisser le capitaine dans l'île et à l'abandonner à son sort; peut-être redoutait-il une nouvelle trahison. D'après Pigafetta, ce fut par lâcheté qu'il refusa de venir au secours de son chef, à moins que ce ne fût dans le but d'obtenir lui-même le commandement de l'escadre. Il s'éloigna impassible devant les supplications de Serrano qui, voyant les navires mettre à la voile, sans essayer de le sauver, lança à Carvalho de violentes imprécations, et lui prédit qu'un jour il répondrait devant Dieu de sa conduite.

Tandis que les navires reprenaient le large, on put voir encore les Malais se retirer avec Serrano vers l'intérieur du village, et s'efforcer vaine-

(1) Lettre de Brito.

ment de renverser la grande croix plantée au sommet d'une des collines de l'île. Plusieurs auteurs ⁽¹⁾ rapportent que huit des Espagnols, saisis par les insulaires, furent vendus comme esclaves à des marchands chinois; nous savons que ce genre de trafic était en effet en vigueur aux Philippines. Ce qui confirme l'allégation d'Argensola, c'est que dans sa relation du voyage d'Alvaro de Saavedra aux Moluques par l'escribano Francisco Granado, celui-ci mentionne qu'il avait rencontré dans une des îles visitées par l'escadre, un certain Sébastien de Puerta; cet Espagnol aurait appris des naturels de Sebu qu'ils avaient vendu à la Chine tous les compagnons de Barbosa, au nombre de huit, en échange d'une certaine quantité de métal ⁽²⁾.

Ce fut dans ces tristes conditions, après avoir perdu tous les chefs et les personnages les plus en vue de l'armada, que la navigation fut reprise; des deux cent soixante-dix hommes au moins qui étaient partis de l'Espagne, il n'en restait plus que cent quinze ⁽³⁾.

7. — Des îles Philippines à Bornéo et aux Moluques.

Le 1^{er} mai, les navires firent route vers le sud-ouest et le sud, jusqu'à ce qu'ils furent en vue de l'île Bohol; on atterrit à dix lieues du cap de Sebu ⁽⁴⁾, par 9°30' de latitude nord, d'après Alvo. Les équipages y tombèrent d'accord sur l'abandon d'un des navires, mesure nécessitée par le manque d'hommes valides pour la manœuvre; en conséquence, la *Concepcion*, bâtiment qui des trois avait le plus souffert, fut brûlé en face de la côte de Bohol. On choisit ensuite comme capitaine général des deux navires res-

(1) ARGENSOLA, *loc. cit.*, t. I, p. 19. — GOMARA, *loc. cit.* Traduction FUMÉE, p. 169.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 471.

(3) Le même chiffre se rencontre chez Gomara; cent et huit, d'après le Roteiro; cent quatre-vingts, d'après Barros (sans doute pour cent et huit?). Les listes officielles signalent soixante-douze morts jusqu'à ce moment. On pouvait compter encore à bord des navires cent quarante-six hommes au maximum.

(4) D'après le pilote génois, à vingt-cinq lieues; chez de Brito, à dix ou douze lieues.

tants, le pilote portugais J. L. Carvalho, qui avait déjà donné des preuves de son habileté en conduisant l'armada le long d'une partie de la côte sud-américaine (1). Le commandement de la *Victoria* fut attribué à l'alguacil Gomez de Espinosa, l'autre officier échappé au désastre de Sebu, tous deux jurèrent d'accomplir consciencieusement les instructions du roi (2).

Ayant repris le voyage, l'escadrille longea bientôt l'île de Panilongon ou Panglão, habitée par des nègres, suivant la remarque de Pigafetta, et qui avait la réputation d'être aussi riche en or et en gingembre que Sebu. Gardant la même direction, les navires vinrent en vue de Quipit, nom donné à la partie occidentale de l'île de Mindanão et à son principal port, situé à la côte nord-ouest (3). L'auteur italien observe que cette terre, distante de cinquante lieues de Sebu, s'étend jusqu'en face de l'île Mazaba et que, deux journées plus au nord, se trouve une île plus grande, Lozon (Luçon), où viennent trafiquer tous les ans six à huit jonques du pays des Lequios (4). Calanao, le chef de la peuplade de Quipit, vint saluer les Européens et promit d'apporter des vivres abondants; mais comme elle ne recevait pas de riz, l'aliment essentiel, bien que Carvalho eût fait cadeau au chef de la chaloupe de la *Concepcion*, la flottille poursuivit sa route. Calanao avait toutefois montré l'itinéraire de Bornéo, dont les Espagnols avaient à Sebu entendu vanter la richesse en épices et en or, ce qu'avaient confirmé les marchands de Malacca et de Java qui résidaient au port de Quipit (5). On décida donc

(1) Le Roteiro l'appelle trésorier général de l'armada; Pigafetta ne le mentionne pas comme capitaine.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. IX. Correa semble motiver la nomination de Espinosa par des liens de parenté qui existèrent entre l'alguacil et Andres de San Martin (STANLEY, *Magellan*, p. 252). De Brito cite comme capitaine du second navire : « Gonçalo Gomez, que vynha por meyrinho darmada! »

(3) De Brito l'appelle Myndanao et le localise à 8° de latitude nord; d'après le Roteiro : Carpyam et Quype; Pigafetta : Chipit, par 8° de latitude nord et 167° de longitude ouest; Alvo : Quipit; Max. Transylvain : Gibith; Barros et Herrera : Quepindo; P. Martyr : Chipico et Quepindo. Gomara confond le nom de la région, « Calennado », avec celui de son roi « Calanar ». Traduction FUMÉE, p. 150.

(4) « Ou des Chinois », remarque le pilote génois.

(5) HERRERA, *ibid.*

d'aller préalablement à la reconnaissance de la capitale de la grande île de Bornéo. La route suivie à partir de ce point, semble donner raison à Castanheda, qui prétend qu'à la mort des trois principaux chefs de l'expédition, Carvalho ne savait pas sur quel point il devait mettre le cap et qu'il s'abandonnait complètement au hasard ⁽¹⁾. Or, Bornéo était connu par Magellan et Barbosa, et les fameux canaux des Lequios de la carte de Ribeiro se trouvaient à l'ouest de la grande île, où nos cartes modernes montrent une mer ouverte. Les instructions royales avaient, il est vrai, formellement ordonné d'aller le plus directement possible à la découverte des Moluques; il n'y avait rien d'impossible cependant à ce que Magellan aurait voulu reconnaître avant même les îles des épices, le pays de l'or, dans les soi-disant districts chinois de la côte occidentale de Bornéo ⁽²⁾. L'itinéraire suivi par l'expédition, nous le répétons, plaide fortement en faveur de cette hypothèse.

Les navires s'engagèrent par conséquent dans la mer de Sulu Jolo, ou de Mindoro, vers l'ouest, passant par l'île de Cuagayan ou Cagayan Sulu ⁽³⁾, habitée par des Musulmans bannis de Bornéo, qui regardèrent les Européens comme des dieux, d'après Pigafetta; le pilote génois rapporte par contre que les habitants refusèrent de vendre quoi que ce soit aux navires, et assaillirent les marins d'une grêle de flèches à leur entrée dans l'île, les forçant ainsi de regagner les vaisseaux. Le manque de vivres se faisant de plus en plus sentir, on fit route vers l'île de Puluang qu'on leur avait signalée comme une terre promise, très fertile et abondant en produits du sol, à vingt-cinq lieues au nord-ouest de Cagayan Sulu. Il paraît que les équipages avaient été sur le point de s'établir dans le premier îlot rencontré en route, pourvu qu'il fournit des ressources pour subvenir à leurs besoins

(1) *Loc. cit.*, liv. VI, cap. IX : « sem levar certa rota nem via se foy por esse mar onde a ventura ho levasse, et foy ter a húa ilha chamada Puloando, senhorio del rey de Borneo ».

(2) Voir *supra*, p. 164.

(3) Par 7°30' de latitude nord, à quarante-trois lieues de Chipit, ajoute Pigafetta; le Roteiro l'appelle Caram, à 11° (à 7° dans le manuscrit de Paris); Alvo, comme Pigafetta, écrivent Guagayan.

pendant quelques semaines. On aborda enfin heureusement à Puluang, par 9° de latitude nord ⁽¹⁾, à trente lieues au nord de Bornéo. On courut le long de cette île jusqu'à 9°30' nord, mais on hésitait à atterrir parce qu'on avait vu un grand nombre d'indigènes sur le rivage. Enfin, pressés par la faim, les Espagnols descendirent les barques, sans oser les conduire près de la terre, et tâchèrent de faire comprendre aux indigènes ce qu'ils désiraient obtenir d'eux. Juan de Campos, dispensier de la *Concepcion*, qui devint plus tard facteur du dépôt des marchandises à Ternate, offrit alors de se rendre seul au milieu des insulaires.

Ceux-ci l'accueillirent très amicalement; l'Espagnol ayant expliqué qu'il payerait largement, les indigènes se mirent durant toute la nuit à récolter du riz, que les chefs apportèrent le lendemain à bord des navires. Ayant été informé que dans le voisinage était située une localité plus importante, l'escadre reprit la mer et alla jeter l'ancre devant Vay palay cucara canbam ⁽²⁾. « Après la faim que nous avons endurée, nous débarquâmes dans cette île comme dans une véritable terre de salut, » dit Pigafetta. Carvalho y conclut un traité de paix avec le roi indigène et lui acheta des chèvres, des porcs et de grandes provisions de riz. Un marchand arabe de Bornéo qui était de passage dans le port, y fut engagé pour piloter les navires à Dyguacam, De Gamcão ou Digoçao ⁽³⁾. Les équipages furent très surpris de rencontrer dans cette ville un nègre chrétien, Bastiam, qui savait quelques mots de portugais, grâce probablement à son contact avec les Européens aux Moluques. Ayant été invité à conduire les navires à Brunei, il accepta; mais au moment du départ, Bastiam ne vint pas au rendez-vous, et on dut quitter Dyguacam sans lui, le 21 juillet 1521 ⁽⁴⁾.

(1) Lettre de Brito; à 9°20' de latitude nord, d'après Pigafetta; 9°10' de latitude nord, au cap nord-est et 8°20' au cap sud-ouest, d'après Alvo.

(2) Les manuscrits du Roteiro, à Paris, disent « Ypalairu cara canão ».

(3) Alvo parle, en outre, d'un village Saocao, dans Palawan (ou Paraqua). Pigafetta, dans son esquisse de carte de « Pulaoan », signale un « Tegoizano porto », puis, plus au nord, l'île Syndan.

(4) Au mois de juin, d'après le manuscrit du Roteiro de Paris; le 8 juillet seulement, on vint en vue de Bornéo, d'après Pigafetta.

Bien que les rapports avec le rajah de Puluau eussent été très cordiaux, les Espagnols se virent forcés de s'emparer d'une jonque qui était sur le point d'entrer dans le port, afin de se procurer des pilotes capables de mener les vaisseaux à Brunei (1), la capitale et la place la plus commerçante de la région.

On refit d'abord le chemin déjà parcouru. A 7°30' de latitude nord, dit Alvo, on changea de route; on prit alors directement ouest, puis de nouveau sud-ouest. De Puluau à la pointe nord de Bornéo, les indigènes comptaient dix lieues; de là jusqu'à Brunei, il y avait encore vingt lieues (2). Ayant passé le détroit de Balabac, entre les îles Banguay et Balabac, appelées par le pilote génois Bolyua (Boleva) et Bamdym (Bandill) (3), on longea bientôt la côte de Bornéo, n'avançant ici qu'avec prudence et sondant sans cesse; les bas-fonds de ces passes sont redoutés à juste titre. Le même jour encore, on reconnut deux îles, situées par 7° de latitude nord, à trois lieues (?) de Brunei, qui furent dénommées îles de Saint-Paul, d'après la fête du saint du jour; ce nom fut appliqué également au Kini-Balu, un des plus hauts sommets de Bornéo, presque en face du petit archipel. Ayant passé une autre petite terre, Gaya (4), les navires arrivèrent à la barre de la baie de Brunei, que les pilotes indigènes déclarèrent le but du voyage. Les vents contraires ne permirent pas d'atterrir immédiatement, et l'on dut débarquer dans une île, à huit lieues de Brunei, d'après le Roteiro; c'était sans doute un des îlots près de Labuan. Dans les mêmes parages se serait trouvée une île, riche en myrabolans. Le lendemain, le 9 juillet, on s'approcha d'une terre presque en face du port de Brunei.

Une foule de pirogues sortirent aussitôt et vinrent à la rencontre des navires. Les Espagnols décidèrent d'envoyer au-devant de la flottille deux des pilotes de Puluau et un de leurs hommes pour annoncer au sultan

(1) Roteiro; *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, t. 2, p. 280; lettre de Brito.

(2) HERRERA, *ibid.*

(3) Les noms entre parenthèses proviennent du manuscrit de Paris; ces îles devront être identifiées, semble-t-il, à la Syndam de l'esquisse de Pigafetta.

(4) Les îles Mantanaï. — GUILLEMARD, *loc. cit.*, p. 269.

l'arrivée de l'escadre de Charles V. Le lendemain, la délégation revint avec la réponse et les objets que le prince faisait offrir en retour, à bord de trois canots dont la proue était ornée de têtes de dragons sculptées. Les navires furent autorisés à venir s'amarrer au port proprement dit, à trois ou quatre milles de la capitale ⁽¹⁾; actuellement, la ville de Brunei s'étend jusqu'à la mer.

Le sultan fit prendre des informations sur le pays d'origine des étrangers et sur le but de leur visite: il appréhendait visiblement qu'il n'eût affaire à une escadre portugaise, venue de Malacca pour reconnaître son domaine et y construire une forteresse. Les Européens se hâtèrent de tranquilliser le roi, lui signifiant surtout qu'ils n'étaient pas des Portugais, et que leur but était la découverte des îles aux épices; ils lui seraient bien reconnaissants s'il leur procurait simplement des pilotes compétents. Le rajah répondit qu'il pouvait leur fournir des marins connaissant cette route jusqu'à Mindanao; de là les navires atteindraient les Moluques sans grandes difficultés.

Les Espagnols restèrent plusieurs semaines à Brunei et eurent ainsi l'occasion d'étudier les ressources du pays. Ils constatèrent que, en dehors de vastes cultures de riz et de sucre, de l'élevage de chèvres et de porcs, Brunei produisait plusieurs espèces de drogues et d'épices qui lui étaient propres, outre de la cannelle, du gingembre, des myrobolans et du camphre ⁽²⁾. Pigafetta a fait un tableau très vivant de cette ville, bâtie entièrement sur pilotis, à moitié dans l'eau; il s'est attaché surtout à dépeindre son grand marché qui se tenait à marée haute, et où régnait une animation inouïe. Des éléphants luxueusement harnachés portèrent les

(1) Située par 5°15' de latitude nord et par 116°40' de longitude ouest de la ligne de démarcation, d'après Pigafetta; à 8°, dit le Roteiro; par 5°25' de latitude nord et 201°5' de longitude ouest de la ligne de démarcation, d'après Alvo. L'île est citée pour la première fois par Varthema, sous le nom de Bornei; Burne, d'après Pigafetta; Borney, Alvo; Burnei, Brito et Barros; Burneo, Roteiro; Porne et Burnei, Max. Transylvain; Burneia insula, Pierre Martyr; Borneo, O. Barbosa.

(2) P. Martyr mentionne, comme Pigafetta, les feuilles rampantes de Burneo; il s'agit sans doute du rotang à tige flexible, véritable parasite grim pant. — P. GAFFAREL, *loc. cit.*, p. 494, note 4.

Espagnols au palais du sultan ; ce monarque, observe l'auteur italien, ne parlait avec son entourage, sauf à son épouse et à ses fils, qu'à l'aide d'un porte-voix.

Durant trois semaines, les Européens avaient vécu sur un pied d'excellente amitié avec les habitants de Brunei, lorsque plusieurs symptômes annoncèrent un changement brusque dans ces rapports ; le sultan ordonna, en effet, de retenir cinq hommes des équipages (1), parmi lesquels un fils de Carvalho, qui étaient venus se procurer de la cire pour le calfatage des navires ; trois grandes jonques vinrent se placer en même temps entre la barre et les vaisseaux comme pour leur fermer le passage. Un matin, plus de deux cents pirogues (2), divisées en trois groupes, sortirent du port et se dirigèrent droit sur les Espagnols ; ceux-ci levèrent aussitôt les ancres et attaquèrent les jonques avec toutes leurs armes à feu ; ils parvinrent à s'emparer d'une des embarcations indigènes et y firent vingt-sept prisonniers, tandis que les autres jonques allèrent s'échouer sur le rivage. Carvalho voulut ensuite atterrir à l'île des myrobolans, mais un orage se déchaîna pendant la nuit et fit couler à fond la jonque qu'on traînait à la remorque, sans qu'on eût rien enlevé de son précieux contenu. Les pirogues avaient toutes disparu le lendemain, 30 juillet ; ce jour, les Espagnols, après une courte lutte, se rendirent maîtres d'une deuxième jonque. On y trouva à bord le fils du roi de Luzon, qui était le capitaine général du sultan de Bornéo, accompagné de quatre-vingt-dix hommes (3), de cinq femmes dont une avec un enfant de deux mois ; le navire revenait d'une campagne contre la ville de Laoc (4), située dans la partie de Bornéo en face de Java et qui avait préféré la souveraineté de cette dernière île à celle du sultan de Bornéo.

(1) Sept Européens, d'après le Roteiro ; cinq, y compris deux Grecs, assure de Brito. Correa parle d'une trahison suscitée par des marchands javanais. (STANLEY, *Magellan*, p. 253.)

(2) Deux cent soixante pirogues, rapporte Alvo.

(3) Cent hommes, dit Pigafetta.

(4) Lao, dans le *Theatrum orbis Terrarum*, d'ORTELIUS ; Lave, dans MERCATOR, *Atlas sive cosmographiae meditationes* ; l'endroit correspond sans doute à Laout, île à la pointe sud-est de Bornéo.

Carvalho espérait pouvoir échanger ses prisonniers de distinction contre les marins qui avaient été retenus à Brunei; parmi ces Européens se trouvaient deux Grecs (1) qui s'étaient enfuis des navires et se seraient convertis à l'islamisme. Le prince de Luzon s'engagea sous serment à ramener les cinq marins à bord des navires; Carvalho le laissa donc partir, « contrairement à l'avis de nous tous, assure Pigafetta, parce que ce personnage était tellement redouté par ses ennemis qu'en échange de lui seul, on aurait pu obtenir tout ce qu'on eut proposé; on garda comme otage huit indigènes de marque et les deux femmes. Lorsque, au bout de deux jours, on ne vit arriver que deux des Européens, on fit savoir au sultan qu'on lui accordait un dernier délai de deux jours pour accomplir sa promesse et qu'en retour, on remettrait tous ses sujets en liberté; personne n'ayant rejoint l'escadre le lendemain ni les jours suivants, on décida de partir et de laisser à leur sort les trois Espagnols, Domingo de Barrutia, marin, mais en ce moment escribano de la *Trinidad*, Gonzalo Hernando, homme d'armes, et le fils de Carvalho (2), né d'une femme brésilienne. Pigafetta accuse le capitaine général d'avoir laissé s'échapper le prince de Luzon contre une forte rançon qu'il garda pour lui-même, ainsi que les deux ou trois femmes, d'une beauté remarquable, qui avaient été destinées à être offertes à la reine d'Espagne (3).

La flottille reprit la course nord-est le long de la côte de Bornéo, à la recherche d'un port favorable pour y faire subir aux navires des réparations urgentes; un des bâtiments, par l'inadvertance de son pilote, resta accroché pendant quelque temps aux bas-fonds de l'île Bibalon (4), et faillit s'y perdre.

(1) Juan et Mateo Griego.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. X. — CORREA, t. II, p. 632. — Le pilote génois fixe le nombre des abandonnés à cinq, à l'encontre de Brito et de Herrera.

(3) D'après Pigafetta, seize hommes et trois femmes restèrent prisonniers et furent amenés par les Espagnols; le Roteiro parle de quatorze hommes et de trois femmes; d'après Herrera, huit indigènes et deux femmes furent retenus à bord des navires.

(4) Ce nom ne se trouve que chez Pigafetta; il se rapporte sans doute à un des îlots ou récifs entre Brunei et le détroit de Balabac. Ortelius l'a situé assez loin à l'est de Bornéo.

Rencontrant une embarcation à voiles, on lui fit la chasse dans les chaloupes et on la pilla, exécutant ainsi la menace faite au sultan de Bornéo, parce qu'il n'avait pas tenu sa promesse de délivrer tous les Espagnols. Contournant la pointe septentrionale de l'île, la *Trinidad* toucha fond et resta immobilisée pendant quatre heures; elle parvint finalement à se dégager. « Nous remarquâmes, observe le pilote génois à ce propos, que la marée en ces parages est de vingt-quatre heures. » Le 15 août 1521, on s'arrêta à une île qui parut offrir un excellent abri, à 7° de latitude nord; elle fut appelée, d'après la fête du jour, Porto de Santa Maria de Agosto. C'est sans doute l'île Cimbonhon de Pigafetta, mais que cet auteur place à 8°7' de latitude nord, à la pointe nord-est de Bornéo, qui porte aujourd'hui le nom de Jambongon ⁽¹⁾, entre les baies Paitan et Marchesa.

On y passa plus d'un mois ⁽²⁾ à calfater les navires et à examiner soigneusement leurs coques, travail auquel coopérèrent tous les hommes indistinctement. C'est dans ce port que J. Carvalho dut renoncer au commandement de l'escadre. « Voyant qu'il n'accomplissait pas les instructions du roi ⁽³⁾, dit Juan Bautista Poncero, nous convinmes, Sebastian del Cano et moi, encouragés par les équipages, de le destituer de son poste de capitaine général; nous proclamâmes Alonso Gomez de Espinosa, capitaine de la *Trinidad*, Sebastian del Cano, commandant de la *Victoria*, et on me chargea du soin de gouverner l'armada ⁽⁴⁾ »; un certain Martin Mendez fut appelé aux fonctions de contador général. On se rappelle que de Brito, dans son information au roi de Portugal, signala Juan Bautista comme la personne la plus capable, et que c'est grâce uniquement à son habileté que les navires arrivèrent aux Moluques.

(1) Hugues et Guillemard y voient plutôt l'île Balambangan, à l'ouest de Banguay; Pigafetta remarque qu'elle se trouve à la pointe de Puluhan, tandis que Herrera l'identifie à un port de la côte de Bornéo. Gomara l'appelle Cimubunon.

(2) Quarante-deux jours, d'après Pigafetta.

(3) « Por ser homem vicioso », observe BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

(4) Lettre de Tidor, le 21 décembre 1521. — E. GELCICH, *Zwei Briefe über die Magalhães'sche Weltumsegelung*, p. 7. — Correa remarque que le maestre Juan Bautista fut appelé au poste de capitaine. (STANLEY, *Magellan*, p. 253.)

Pendant le séjour au port de Sainte-Marie d'Aoùt, un bombardier de la *Victoria* succomba encore aux suites des blessures reçues à Mactan. Le 27 septembre 1521, les navires furent remis à flot et la navigation put être reprise sous le commandement des trois nouveaux chefs. Pigafetta, dans son récit, ne mentionne pas Sébastian del Cano comme capitaine de la flottille, ce qui fait présumer que les rapports entre l'Italien, très attaché à la personne de Magellan, et del Cano, l'ancien insurgé du port de Saint-Julien, ne furent pas toujours des plus cordiaux. Quant au chef du second navire, l'alguacil de Espinosa, son ignorance complète en tout ce qui concerne les affaires nautiques éclatera bientôt.

Continuant la tactique inaugurée à leur départ de Brunei, les Espagnols pillèrent systématiquement les jonques qu'ils rencontrèrent en chemin. Près d'une île qui fut baptisée du nom de Trinidad, à cause du danger qu'y avait couru le navire du même nom, on se rendit maître d'un grand canot du seigneur de Puluang, Tuan Maamud, vassal du sultan de Bornéo, accompagné de son frère Guantayl, d'un fils âgé de huit ans et ayant avec lui quatre-vingts hommes. Le 30 septembre, on proposa au roi captif de Puluang de reconnaître la souveraineté de la Castille; on lui accorderait ensuite la liberté, moyennant une forte rançon, à payer en nature; en retour toutefois on offrirait une certaine quantité de marchandises. Le prince accepta et on tomba d'accord pour réaliser le contrat dans le port le plus voisin; le 7 octobre ⁽¹⁾, en effet, le marché eut lieu; tous les insulaires purent quitter la flottille et les Espagnols s'empressèrent d'embarquer des provisions fraîches.

Traversant la mer de Soulou ou Jolo pour la seconde fois, on toucha de nouveau à Cagayan ⁽²⁾; de là on mit directement le cap sur les îles Solo et Fagima, en face de Quipit, à 6°50' de latitude nord, d'après Alvo; les innombrables récifs et la mer de sargasse attirèrent l'attention de l'auteur vénitien et lui indiquèrent que les navires ne s'éloignaient pas considéra-

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. X.

(2) Appelée Fagaiam et Cagamja par le pilote génois, manuscrit de Paris.

blement de la côte de Bornéo. Passant entre Cagayan et Quipit, ils vinrent donner sur Solo, puis sur trois autres îles réputées pour leurs pêcheries de perles : elles appartenaient sans doute à l'archipel de Jolo. On avait d'abord eu l'intention de toucher à Solo ; mais un vent contraire poussa les vaisseaux vers la côte de Quipit, à la partie nord-ouest de Mindanao. Les Espagnols revirent donc la même côte qu'ils avaient entrevue plusieurs semaines auparavant, et qu'ils avaient abandonnée, par ignorance d'après les uns, pour visiter Bornéo et y obtenir des renseignements sur les Lequios et le pays de l'or, d'après les autres. Les pilotes parurent donc décidés à suivre la route la plus directe vers les Moluques, bien que Castanheda persiste à leur refuser la moindre notion sur la connaissance des mers où ils se trouvaient engagés ⁽¹⁾. Côtayant le littoral de Mindanao vers le sud-ouest, Pigafetta mentionne deux villes sur la côte de Quipit, Canit et Subanin, situées dans les régions Butuan et Calaghan, à la partie méridionale de la presqu'île, en face de l'île Monoripa, où les habitants, dit-il, vivent dans des canots. Les navires durent y subir de nouvelles réparations ; les hommes profitèrent de l'intervalle pour y charger une certaine quantité de cannelle. Constatant la présence de plusieurs îlots le long de la côte, on passa entre Quipit et Tamgym ⁽²⁾, l'île actuelle de Basilan.

Les Espagnols y fondirent sur une grande jonque dont l'équipage se défendit énergiquement au moyen de cimenterres et de boucliers. Comme le calme plat empêchait les navires de s'approcher suffisamment de l'embarcation indigène, on mit deux barques à l'eau, montées chacune par trente hommes. Un combat acharné s'engagea avec les Malais : deux Européens y périrent, et du côté des indigènes on compta vingt morts. Parmi les survivants, au nombre de trente, et qui furent faits prisonniers, la plupart étaient des chefs de Mindanao, entre autres le frère du roi. Les pilotes de la jonque purent enfin fournir des renseignements précis sur la situation des Moluques ; leur chef déclara qu'il connaissait même la maison de Francisco Serrão à

(1) *Loc. cit.*, liv. VI, cap. IX : e andando perdidos e sem saber ondestavano nem esperança de ho saber nunca.

(2) Taghima, dit Pigafetta ; Jagima, par 6°50', d'après Alvo.

Ternate ⁽¹⁾. Ces informations ranimèrent l'énergie des Espagnols, qui purent croire cette fois-ci que la fin de leurs courses errantes était imminente. Sur la recommandation des pilotes indigènes, les navires remontèrent la côte de Quipit, à l'est du détroit de Basilan. Ils traversèrent la baie de Sibuguey et de Dumanquilas, jusqu'au grand port de Maingdanao, de Pigafetta, dans lequel il convient de voir Tucuean, à la baie Illana, où l'on découvrit une rivière qui roulait de l'or; l'endroit fut situé à 191°30' de latitude ouest de la ligne de démarcation ⁽²⁾ et se trouvait donc dans le domaine portugais.

Il est difficile de retracer l'itinéraire des navires à partir de ce point, en se servant des seules indications fournies par les rapports de l'expédition. S'éloignant de Quipit, ils suivirent d'abord une route sud-est, passant devant l'île dite Sibuco ⁽³⁾, par 6° de latitude nord, mais qui n'est probablement pas autre chose que le cap Quidapil, par 7° de latitude nord; on arriva ainsi à l'île Virano Batolache ⁽⁴⁾, à 5° de latitude nord, qu'on doit identifier avec le promontoire de Mindanao qui renferme le port Bantangan, et non avec la région plus septentrionale autour de Cottabato, bien que ce nom rappelle mieux l'orthographe de Pigafetta. Le 26 octobre ⁽⁵⁾, on avait reconnu les parages que nous venons de signaler, lorsque survint une tempête d'une violence exceptionnelle; on l'essuya à voiles ferlées, et on vit à un moment donné les trois corps saints qui réapparurent au haut des mâts. On reprit ensuite la descente de la côte de Mindanao jusqu'à son extrémité méridionale, à la baie de Sarangani. On aperçut alors la terre de Candicar, dans laquelle nous sommes tenté de voir la presqu'île de Pansican ⁽⁶⁾. Gardant une course est, les navires s'avancèrent entre

⁽¹⁾ Roteiro.

⁽²⁾ NAVARRETE, *Colleción*, t. IV, p. 76.

⁽³⁾ Ciboco, d'après Pigafetta.

⁽⁴⁾ Beraham Batolach, dit Pigafetta.

⁽⁵⁾ Pigafetta; le 28 octobre, d'après l'édition française.

⁽⁶⁾ Il est difficile d'y voir l'île Bahut, comme le suggère A. DA MOSTO, *loc. cit.*, p. 91, si l'on se tient aux latitudes d'Alvo.

Candicar et l'île Sarangani, situées à $4^{\circ}40'$ de latitude nord ⁽¹⁾, et l'on jeta l'ancre en rade d'un port, par $5^{\circ}9'$ de latitude nord, d'après Pigafetta, ce qui est conforme à la réalité; la région était renommée pour ses pêcheries de perles et ses gisements d'or.

Parmi les indigènes qui vinrent rendre visite aux navires, il se trouva un vieillard qui accepta de conduire l'escadre aux Moluques; le lendemain toutefois, les capitaines ayant conclu un accord avec lui, il voulut se dérober en même temps que les autres pilotes engagés avec lui, et on dut le retenir à bord de force. Lorsqu'on eut mis à la voile, un certain nombre de pirogues suivirent la flottille; mais le vent soufflant avec force, elle eut vite devancé les faibles embarcations indigènes. Vers minuit, l'escadre vint en vue de plusieurs îles, faisant partie sans doute de l'archipel Karkaralong; on ne s'y arrêta pas plus qu'à d'autres groupes d'îles appartenant aux Kabalocsoc, que l'on entrevit le lendemain et dont on s'approcha considérablement pendant la nuit ⁽²⁾. Le vent s'étant calmé, les navires furent entraînés par le courant vers une nouvelle terre; les pilotes indigènes l'eurent à peine aperçue, qu'ils sautèrent par-dessus bord et atteignirent la côte à la nage, ainsi que le frère du roi de Mindanao qui s'était attaché son fils sur le dos; l'enfant se noya avant d'arriver au rivage. L'île est désignée par Alvo sous le nom de Sangum et située par $3^{\circ}40'$ de latitude nord; Pigafetta l'appelle plus correctement Sanghir; c'est la plus grande de l'archipel de Sangi, qui constitue la jonction entre Célèbes et Mindanao. Mais une forte brise se leva de nouveau et empêcha les navires de doubler l'île; durant toute la nuit on courut des bordées; enfin, on parvint à passer le point difficile sous le vent, vis-à-vis de plusieurs autres petites îles.

(1) Le Roteiro a situé la dernière île, qu'il appelle Semrrym ou Samyns, vers 5° de latitude nord. Remarquons que les latitudes d'Alvo qui se rapportent à ces parages, sont toutes trop méridionales d'un degré en moyenne. Pigafetta fixe le même point par $5^{\circ}9'$ de latitude nord et à cinquante lieues de Canit, dans Mindanao. Nous avons tenu compte de l'erreur caractéristique d'Alvo pour l'identification des points entrevus par les navires à la côte de Mindanao.

(2) Pigafetta énumère huit îles en double rangée : Cheana, Caniao, Cabiao, Camanuca, Cabaluzao (Kabalusu?), Cheai, Lipan (Lipang?) et Nuza.

Le temps étant redevenu favorable, la navigation put être reprise, grâce aux indications d'un des prisonniers de la jonque (1), qui assura que les Moluques n'étaient plus distantes que de cent lieues. De Sangi on fit route vers le sud $\frac{1}{4}$ sud-est, jusqu'à l'île de Sian, la Sian d'aujourd'hui, par 3° de latitude nord, séparée de la précédente par l'archipel Karakitang (2). Gardant sans cesse la même course, on distingua bientôt l'île Paginsara, c'est-à-dire Tagoelandang, Roang ou Biaro, par $2^{\circ}10'$ de latitude nord (3). Est-ce la même que le pilote génois appelle Salabos ou Calibes (manuscrit de Paris) et où il remarqua, ainsi que Pigafetta, trois montagnes très élevées?

Mettant le cap davantage sur le sud-est, on passa entre deux îlots habités qui s'étendaient nord-est et sud-ouest; le premier est appelé Suar ou Zoar, par $1^{\circ}45'$ de latitude nord; l'autre, Mean, par $1^{\circ}30'$ de latitude nord; ils sont identiques, sans doute, à Majoc et Tifore. Les Espagnols voulurent atterrir pour prendre de l'eau potable, le pilote indigène leur ayant annoncé que l'on était presque à destination; on se rappelle, en effet, que les Portugais avaient répandu le bruit que les Moluques étaient dépourvues d'eau suffisante pour leur propre population (4). On renonça pourtant à descendre à Suar et Mean, lorsque les pilotes eurent assuré qu'il y avait lieu de redouter une attaque des 4 à 500 insulaires, d'un naturel beaucoup plus farouche, paraît-il, que les indigènes des îles aux épices. De Mean on suivit la route vers le sud-sud-est, toutes voiles rentrées pendant la nuit. Le lendemain matin, le 8 novembre 1521 (5), les Moluques se montrèrent à l'horizon; on mit directement le cap sur les plus rapprochées et l'on passa entre Mare et le

(1) HERRERA, *loc. cit.*

(2) Pigafetta rapporte que l'on aperçut cinq nouvelles îles : Chiama (Kima?), Carachita (Karakitang?), Para (même nom aujourd'hui), Zanghalura (Sangaluan), Cian (Sian); ensuite, ce qui n'est guère possible si l'on était passé par Sian, on aurait entrevu l'île Talaut, qui se trouve beaucoup plus au nord.

(3) Alvo, par erreur, dit $10^{\circ}10'$ de latitude nord.

(4) « Les sondages effectués aux Moluques, observe Pigafetta, constatèrent presque partout des fonds de cent et deux cents brasses, contrairement aux légendes des Portugais, qui prétendirent que la navigation y était impossible à cause des bas-fonds et du ciel brumeux et obscur. »

(5) Le 6, d'après Pigafetta; à la fin du mois d'octobre, rapporte CASTANEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. IX.

pie de Tidore. En face du port de cette île, on jeta enfin l'ancre, la sonde accusant encore des profondeurs de vingt brasses. Les navires furent pavoisés et toutes les grosses bombardes tirèrent plusieurs salves en signe de joie. « Nous atteignimes le but de notre expédition, dit Pigafetta, après une navigation de vingt-sept mois et deux jours (1). » Depuis le départ de Zebu, cinq hommes avaient succombé, sans compter les trois marins qui étaient restés à Brunei.

8. — Les Moluques.

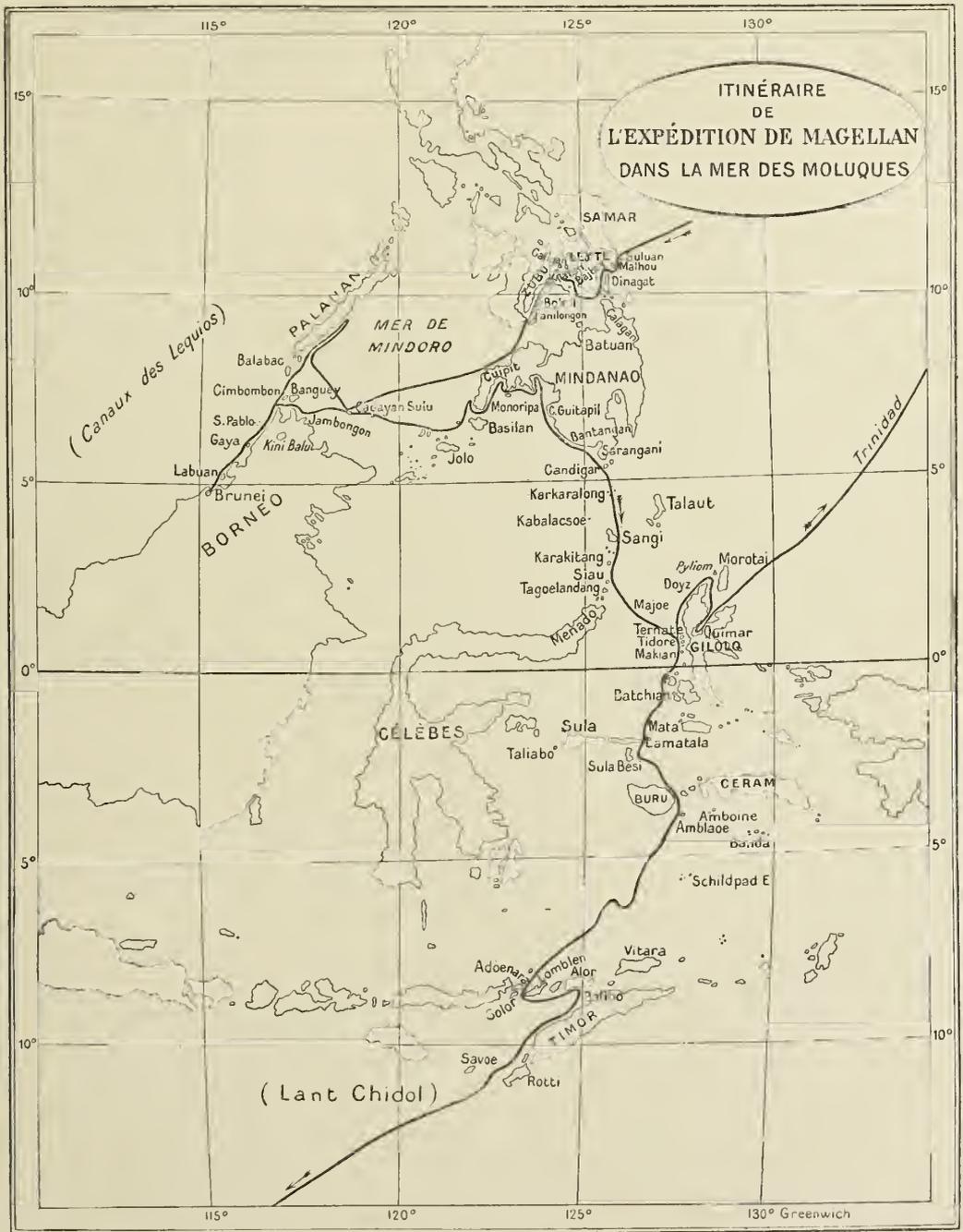
Les Espagnols abordèrent donc enfin aux îles des épices, fameuses depuis le haut Moyen âge, et dont l'existence avait été si longtemps entourée de mystère et de légendes; ils les avaient trouvées par une voie nouvelle, par des eaux exclusivement espagnoles, ce qui autorisa Del Cano à réclamer l'archipel pour la Castille, bien que Magellan fût persuadé que les îles étaient situées dans l'hémisphère portugais. Par contre, les survivants de l'expédition ont tous écourté systématiquement la distance des Moluques aux possessions espagnoles du Nouveau Monde. Nous ne pouvons nous empêcher de croire cependant que les longitudes de Pigafetta, et plus encore celles du pilote Alvo, ont été modifiées après coup : l'un et l'autre présentent des erreurs de plusieurs dizaines de degrés, d'accord avec les évaluations de J.-D. de Solis et de Colomb sur la situation de l'Inde et des Moluques, mais en contradiction avec les déterminations infiniment plus correctes de Magellan. L'île de Tidore, que l'amiral fixait vers 176° de longitude ouest de la ligne de démarcation, est rapprochée par Pigafetta à 161° de longitude ouest!

Cet auteur (2), le Rotciro, Max. Transylvain (3) et la plupart des contem-

(1) Le pilote génois : deux ans, deux mois et vingt-huit jours, depuis le départ de Séville, le 10 août 1519.

(2) Tadore, par 0°27' de latitude nord; Tarenate, 0°40' de latitude nord (à 1°40' de latitude nord, d'après HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. I, cap. XI); Mutir, par 0°; Machian, à 0°15' de latitude sud; Bachian, à 1° de latitude sud.

(3) Tarante, Muthil, Thedori, Mare, Matthien.



porains ne distinguent que cinq îles Moluques, tandis que F. Alvo applique cette dénomination aux neuf îles suivantes : Terrenate, par 1° de latitude nord ; Tidori, par $0^{\circ}30'$ ou $0^{\circ}40'$ nord ; Mari ou Mare, par $0^{\circ}15'$ nord ; Motil, par 0° ; Maquian, par $0^{\circ}15'-20'$ sud ; Cayoan par $0^{\circ}20'-0^{\circ}40'$ sud ; Laboan, par $0^{\circ}35'$ sud ; Bachian, par 1° sud ; Latalata, par $1^{\circ}20'$ sud ⁽¹⁾. Le clou de girofle et la noix de muscade, continue-t-il, ne sont cultivés qu'à Ternate, Tidore, Mare, Motil, Maquian, Bachian et Gilolo. Il est intéressant de noter que Pigafetta entend sous le nom de Giallolo ou Giaiallo toute l'île de Halmahera, et qu'il y signale la présence de deux rois : un rajah Iussu, qui règne sur les Maures de l'île, par opposition au rajah Papua, roi des Gentils, nom qui indique déjà à cette époque l'existence de Papouas à Gilolo ⁽²⁾. Il ajoute qu'une pirogue met généralement quatre mois pour faire le périple de l'île. Rien d'étonnant que l'auteur italien donne une description détaillée et enthousiaste du célèbre archipel et de ses produits, du clou de girofle en particulier, de ses deux récoltes, de sa culture sur le flanc des montagnes des cinq Moluques proprement dites, celui de Gilolo et de Mareh étant déjà de qualité inférieure. Il observa que le brouillard qui enveloppe tous les jours le sommet des montagnes est indispensable pour faire mûrir le fruit ; la récolte de la noix de muscade et du macis n'excita pas moins sa curiosité, bien que le pays d'origine de ces deux épices ne soit pas aux Moluques.

La *Trinidad* et la *Victoria* jetèrent l'ancre devant Tidore, quoique l'île de Ternate ait dû se présenter en premier lieu et qu'elle fût la résidence de Francisco Serrão. De Barros ⁽³⁾ nous fournit une explication de la manœuvre : la reine de Ternate et son fils, Cachil Daroez, auraient refusé nettement de recevoir les Européens chez eux ; les Espagnols, ne voulant pas employer la force, continuèrent simplement la route jusqu'à Tidor, où

(1) Orthographe et latitudes d'Alvo ; au lieu de Motil, il localise Cayoan et Boloyan à l'équateur.

(2) E. T. HAMY, *Les Alfours de Gilolo d'après de nouveaux renseignements*. BULL. SOC. DE GÉOGR. Paris, 1877, t. XXIII, p. 484, n. 2.

(3) *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. VII.

le roi Almançor (1) les accueillit avec empressement. Ce prince espérait que la factorerie et la forteresse royales seraient construites dans son île, ce qui lui aurait assuré l'hégémonie sur tous les rois voisins. Almançor souhaita donc sincèrement la bienvenue aux nouveaux arrivés et dit, faisant allusion sans doute aux paroles de Fr. Serrão, qu'il les avait attendus depuis longtemps. Le lendemain, le 9 novembre, il se rendit à bord du vaisseau amiral dans une chaloupe richement décorée d'or ; il portait une espèce de mitre et le costume caractéristique que nous trouvons représenté sur l'écusson, dont l'empereur honora plus tard les principaux survivants de l'expédition.

Arrivé à bord de la *Trinidad*, Almançor, en bon musulman, se boucha le nez en sentant la chair de porc. Il n'y avait que quarante à cinquante ans d'ailleurs que les Malais mahométans s'étaient établis aux Moluques et y avaient rapidement refoulé les aborigènes dans les montagnes. Les Espagnols, pour être agréables au roi, tuèrent sur le champ tous les porcs qu'ils avaient à bord. Ils présentèrent ensuite à Almançor les trois femmes qu'ils avaient enlevées de la jonque du prince de Luzon et lui prodiguèrent tant de cadeaux et tant d'honneurs que le vieillard en fut confus ; il remercia avec émotion, n'ayant rien à donner en retour, dit-il, que son île et sa personne, car il avait reconnu depuis des années les Castellans comme ses maîtres (2). Del Cano et de Espinosa n'eurent pas de difficulté à s'entendre avec lui : le 10 novembre déjà, l'acte officiel de soumission à la Castille fut signé. Cet exemple fut bientôt suivi par les princes des îles environnantes. « J'apporte, put dire Del Cano à l'empereur à son retour, outre les cartes des Moluques, les traités de paix et d'alliance, conclus avec tous les rois et seigneurs de ces îles ; ils ne demandent pas mieux que de Vous obéir comme à leur roi et seigneur (3). »

(1) Appelé Quechilmire par Gabr. Rebello.

(2) Pigafetta.

(3) E. GELICHI, *loc. cit.* Première lettre de Del Cano. Un extrait de ces traités, fait par J.-B. Muñoz, a été reproduit dans *Historia de J. S. del Cano*, par E. DE NAVARRETE, publicala NIC. DE SORALUCE Y ZUBIZARRETE, n° V, pp. 266-268.

Remarquant l'empressement que mettaient les Espagnols à prendre un chargement de clous de girofle, Almançor leur fit savoir que son pays, Tidore, ne suffisait pas pour assurer une pleine cargaison; mais il s'offrit à se rendre personnellement à Bachian et à envoyer son fils en son nom à Motil, et il s'engagea à procurer à ses amis la quantité d'épices désirée.

Les chefs de l'escadre ne négligèrent pas de s'informer immédiatement du sort de Francisco Serrão. Ils apprirent, ainsi s'exprime Pigafetta, que « huit mois auparavant était mort le grand ami et parent de notre fidèle capitaine général, qui fut la cause de cette expédition (1) ». Le 11 novembre, le fils du roi de Ternate, Chechilli de Roix (2), vint rendre visite aux navires. Il était accompagné de la veuve de Franc. Serrão, originaire de Java, et de deux de ses enfants. Les Espagnols craignirent un moment de froisser le roi de Tidore en recevant chez eux le fils de son ennemi; mais Almançor les ayant priés d'agir librement, on se hâta d'accueillir Chechilli le plus cordialement possible. Dans sa suite se trouvait un certain Manuel, serviteur du Portugais Alfonso de Lorosa (3), qui avait résidé d'abord à Banda et s'était établi à Ternate, après la mort de Serrão (4). Manuel informa les Espagnols des bonnes dispositions des habitants de Ternate, malgré leur inimitié avec les Tidoriens (5). De Espinosa invita de Lorosa par écrit à se rendre à l'escadre

(1) Pigafetta.

(2) BARROS, *loc. cit.* : Cachil Daroez.

(3) Pigafetta rapporte qu'il résidait dans l'Inde depuis seize ans, dont dix avaient été passés aux Moluques; de Brito déclare qu'il s'était enfui du navire de D. Tristan, à l'archipel de Banda.

(4) Juan de la Rosa, d'après Correa. (STANLEY, *Magellan*, p. 254.)

(5) Les auteurs portugais ne sont pas du même avis. En dehors de Barros, dont nous avons cité le témoignage, CASTANHEDA (*loc. cit.*, liv. VI, cap. X) déclare que les chefs de Ternate refusèrent catégoriquement de reconnaître les Espagnols comme leurs maîtres; ils auraient même envoyé un message à Jorge d'Albuquerque, capitaine de Malacca, pour lui communiquer ce qui se passa aux Moluques. De Espinosa, s'apercevant de cette attitude, promit aux Tidoriens qu'il soumettrait les habitants de Ternate par les armes, à l'arrivée de la prochaine armada, qui ne comprendrait pas moins de cinquante navires! Gabr. Rebello donne à peu près la même version de la conduite des indigènes de Ternate. Ce fut après avoir pris connaissance de leurs lettres, que le gouverneur de Malacca se serait décidé à construire la forteresse aux Moluques.

sans crainte, ajoutant que l'autorisation du prince de Ternate lui était assurée d'avance.

C'est par ce Portugais que les équipages eurent, pour la première fois depuis leur départ de Séville, des nouvelles du monde civilisé et des événements qui s'étaient passés récemment aux Moluques. Il y avait quelques mois à peine que le grand navire de D. Tristão de Menezes était parti d'ici en destination de Banda ; ce capitaine, nous l'avons vu, avait causé la mort de Serrão pour empêcher que celui-ci ne reçût à Ternate l'armada espagnole. De Lorosa leur communiqua encore que D. Manuel avait expédié des navires au cap de Bonne-Espérance et au Rio de la Plata pour y barrer le passage à l'escadre de Magellan ; enfin, une flottille de six vaisseaux avait été expédiée aux Moluques par le vice-roi de l'Inde, Diego Lopes de Sequeira, dans le cas où l'amiral aurait réussi à traverser le Pacifique. Sequeira, ayant besoin de tous ses navires pour ses expéditions à la mer Rouge, ne put envoyer qu'une galère sous les ordres de Francisco Faria ; mais celui-ci n'avait pas pu accomplir le voyage ordonné ; sept de ses hommes arrivèrent dans une jonque à Bachian et y achetèrent quatre cents bahars de clous de girofle ; ils avaient ensuite été massacrés dans cette île, pour avoir manqué de respect aux femmes du roi ; c'est là-dessus qu'était arrivé D. Tristão de Menezes.

De Lorosa s'étonna beaucoup des prix élevés qu'offraient les Espagnols pour les épices ; les Portugais, jusqu'ici, n'étaient pas encore venus trafiquer aux Moluques proprement dites, mais de Malacca, ils expédiaient annuellement un certain nombre de jonques à Banda pour y embarquer, en dehors de la noix de muscade cultivée dans cet archipel, une quantité de clous de girofle, venus de Ternate. L'unité de mesure en usage entre Portugais et indigènes était le bahar, équivalant à 406 livres ⁽¹⁾ ; en échange d'un bahar de clous, les facteurs donnaient par exemple 7 mètres de drap rouge, 14 mètres de drap jaune, 15 petites haches, 35 verres, 17 catties ⁽²⁾ de vermillon ou de mercure, 19 mètres de toile ordinaire,

(1) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, t. 2, p. 283, n. 7. Le bahar, à Calicut, pesait 208^{kil}·16, d'après RAVENSTEIN (*Vasco de Gama*, p. 70. n. 1), qui cite NUNES, *O Livro dos Pesos*.

(2) « Catty », poids importé de la Chine, valant 1 ³/₄ livre anglaise.

150 couteaux, 50 ciseaux, 40 bonnets, 10 habits de Guzerate et 50 kilogrammes de bronze.

Les Espagnols n'eurent qu'à se féliciter de leur rencontre avec de Lorosa; ce Portugais connaissait parfaitement les ressources du pays et servit gracieusement d'intermédiaire dans toutes les transactions commerciales avec les indigènes. De Espinosa songea même un moment à lui confier le commandement d'un des navires (1). On préféra finalement, pour des raisons que l'on devine, laisser la direction de la flottille à un sujet du roi de Castille, mais on pria de Lorosa d'accepter les fonctions de pilote. Il se mit volontiers à la disposition de Del Cano pour conduire les vaisseaux à Banda, afin d'y prendre une partie de macis, puis à Timor pour une cargaison de bois de santal; il accompagnerait ensuite les Espagnols en Europe, et offrirait à la Casa de Séville de se servir de sa longue expérience du commerce et de la navigation en Extrême-Orient.

Quelques jours après cette entrevue avec de Lorosa (le 14 novembre), on reçut à bord du vaisseau-amiral, le roi mahométan de Gilolo, appelé Luz, grand ami d'Almaçor; le 16 novembre déjà, ce prince signa un contrat d'alliance et de soumission à la Castille. Le 19 courant, ce fut au tour du rajah de Makian; enfin, le 16 ou le 17 décembre, le roi de Bachian (2) et plusieurs personnages importants de Ternate reconnurent la souveraineté de l'Espagne sur leur domaine.

Avant que le roi de Tidore fût revenu de sa mission à Bachian, des indigènes de Ternate étaient déjà arrivés dans des pirogues remplies d'épices pour commencer le trafic; de Espinosa refusa sagement leurs offres. La nuit du 24 novembre, Almaçor réapparut; les navires le saluèrent par une décharge de leurs grosses bombardes, au milieu d'un immense vacarme, produit par le battement des grands tambours indigènes; le rajah annonça alors que, dès le lendemain et quatre jours de suite, ses

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

(2) Pigafetta raconte que dix jours après la mort de Serrão, le roi de Ternate, Abuleis, qui avait marié sa fille au roi de Bachian, déclara la guerre à son beau-fils et le chassa de son île; la fille, s'étant offerte comme médiatrice entre les deux parents, aurait empoisonné son père.

sujets apporteraient aux vaisseaux des clous de girofle. Il était de coutume que le roi indigène fit, à l'occasion de l'embarquement des premières marchandises, une réception aux équipages étrangers. Se rappelant le désastre de Sebu et le sort de trois Portugais de la suite de Franc. Serrão qui avaient été tués aux Moluques dans un guet-apens, les capitaines n'acceptèrent pas l'invitation. Le lendemain, le vieux roi vint à bord du vaisseau-amiral pour s'enquérir du motif de ce refus, ainsi que des préparatifs qu'on faisait pour le départ; il jura sur le Coran que ses intentions étaient pures et que les navires obtiendraient leur cargaison complète pour le 15 décembre 1521⁽¹⁾; les Espagnols décidèrent donc de remettre leur départ de quinze jours et ils présentèrent à Almançor une bannière royale avec l'autographe de Charles-Quint.

Au jour convenu, l'échange des marchandises commença; « nous achetâmes les clous de girofle comme des insensés », remarque Pigafetta. Les prix tombèrent bientôt à un bahar pour trois à quatre mètres de drap; les marins, ayant épuisé leur quintalada et dépensé ce qu'ils possédaient, allèrent jusqu'à vendre leurs manteaux et leurs chemises. Les rois, de leur côté, rivalisèrent pour offrir à l'empereur les présents les plus variés; le rajah de Bachian donna un de ses propres esclaves et deux bahars de clous de girofle; il en aurait ajouté huit autres si de Espinosa ne les avait pas refusés, de peur de surcharger les navires. Le même prince mit à la disposition des Espagnols, les quatre cents bahars qu'il avait vendus antérieurement à des sujets du roi de Portugal, qui avaient ensuite été massacrés pour leur insolence. De Espinosa ne se montra pas très enthousiaste de ce marché⁽²⁾;

(1) Roteiro.

(2) CASTANHEDA (*loc. cit.*, liv. VI, cap. X) assure, au contraire, que les Espagnols acquirent cette marchandise, bien qu'elle appartint au roi de Portugal, et donne les détails intéressants qui suivent à propos de sa provenance : ce clou de girofle avait été déposé à Bachian, en 1520, par trois jonques qui n'avaient pas eu le temps d'aller à Malacca; l'une d'elles appartenait à un certain Curia (notre Franc. Faria?), « deua hum mercador em que hia a carga del Rey de Portugal, do retorno da fazenda que Gaspar Rodriguez feytor mandou quando là foy dom Tristam de Menexes ». Beaucoup de colis portèrent des noms d'acheteurs portugais, et, de peur des navires de ce pays, les Espagnols reprirent le bahar à 10-12 dobrões, outre 40 barretes de vermillon, tandis que les nôtres achetèrent le bahar à 1 cruzado et moins.

mais il offrit également au généreux roi une bannière de la Castille, avec une lettre signée des deux capitaines, comme preuve de leur sincère entente. Des objets précieux et rares que les insulaires apportèrent aux navires, nul ne suscita à un plus haut degré l'admiration des marins, que le plumage de l'oiseau du paradis, originaire de la Guinée, sorte d'oiseau sacré auquel se rattachent une foule de fables indigènes.

Le 16 décembre avait été fixé comme jour du départ; la veille, on liissa les nouvelles voiles, décorées de la croix de saint Jacques de Galice et de la légende : « Ceci est la devise de notre salut ». Quatre-vingts tonneaux d'eau potable furent embarqués en dernier lieu. Le 18 décembre seulement, on put songer à appareiller. De Lorosa se rendant à bord, échappa à grand'peine, paraît-il, à une agression contre sa personne de la part de Chechilli de Roix, fils du roi de Ternate, qui était resté, malgré tout, très attaché à la cause du Portugal, d'après Pigafetta. Le Portugais avait pour son compte, à bord de la *Trinidad*, trente-cinq quintaux de clous de girofle, sur un total de deux cent trente-cinq.

Le rajah de Tidore fut inconsolable du départ de ses puissants alliés; il supplia de lui abandonner comme dernier signe de leur bonne entente, quelques vieux fusils, un certain nombre de bombardes et quatre tonneaux de poudre, afin de pouvoir défendre son île, la propriété de l'empereur, contre tout agresseur. Les princes de Gilolo et de Bachian, ainsi que le fils du rajah de Ternate, devaient accompagner l'escadrille jusqu'à l'île de March, où Almançor avait fait préparer une provision de bois par une centaine de ses hommes. La *Victoria* leva l'ancre la première, puis attendit la *Trinidad* qui éprouvait de la difficulté à rentrer ses câbles; bientôt les marins du vaisseau-amiral s'aperçurent avec terreur qu'une brèche s'était produite dans la quille et que l'eau entraît à flots. Del Cano ordonna de regagner le port, tandis que les hommes se lancèrent aux pompes. Toute la nuit on travailla avec ardeur pour chasser l'eau. Almançor mit à la disposition des capitaines vingt-cinq de ses meilleurs plongeurs, dont trois étaient spécialement habiles à découvrir les voies d'eau dans les quilles des jonques.

A la réunion des officiers qui fut convoquée immédiatement, il fut décidé

de décharger la *Trinidad*, de la tirer sur le rivage et de la calfater et réparer comme il fallait; la *Victoria* continuerait sans tarder le voyage vers l'Europe, profitant de la mousson favorable. La *Trinidad* partirait à son tour, au moment de la mousson de l'ouest, et essayerait d'atteindre l'Amérique centrale. Estimant que la *Victoria* était surchargée de marchandises, Seb. del Cano fit enlever une bonne quantité de clous de girofle; il permit à ceux de ses hommes qui n'avaient pas trop de confiance dans la solidité du navire délabré qu'était la *Victoria*, de rester à Tidore; il paraît que ce fut surtout la crainte du manque de vivres pendant la longue traversée de l'océan Indien qui inspirait le plus de méfiance aux marins. Almançor donna volontiers l'autorisation de construire un magasin pour recevoir les marchandises et les munitions de la *Trinidad*; Juan de Campo fut désigné comme facteur de ce dépôt.

Le 21 décembre, jour de Saint-Thomas, les deux pilotes indigènes présentés par le roi de Tidore pour guider les Espagnols dans la mer des Moluques, déclarèrent qu'il était temps de mettre à la voile; en conséquence, le départ eut lieu vers midi. Une salve de bombardes, tirée des deux côtés, fut le signal de lâcher les amarres; les chaloupes de la *Trinidad* accompagnèrent la *Victoria* aussi loin que possible, et les équipages se séparèrent en sanglotant. Un sujet d'Almançor partit avec les Espagnols jusqu'à Mareh, pour y surveiller l'embarquement du bois. La *Victoria* avait en tout soixante-cinq hommes à bord, dont quarante-sept Européens et dix-huit indigènes; Gonz. G. de Espinosa resta à Tidore avec cinquante-trois compagnons ⁽¹⁾.

(1) Pigafetta compte quarante-sept Européens et treize Malais dans la *Victoria* et dit que cinquante hommes restèrent avec de Espinosa. Gomara fixe le nombre de l'équipage de la *Victoria* à soixante, sans les indigènes, et date le départ du 13 avril, après avoir fait séjourner l'escadre durant cinq mois aux Moluques, c'est-à-dire depuis le 8 novembre! — L'auteur italien donne un vocabulaire très étendu du langage malais des Moluques; ce glossaire constitue le plus ancien monument connu de cette langue, remarque ROBERTSON (*loc. cit.*, p. 221), parce que les indigènes ne possèdent pas d'inscriptions ni d'anciens manuscrits; la liste de termes indigènes conservée ainsi par Pigafetta est remarquablement correcte.

Ainsi fut entrepris le voyage de retour vers le pays natal, voyage dont de Brito a dit qu'il constitue un effort non moins prodigieux que la navigation de l'Espagne aux Moluques, « vu l'état du navire, vieux et rongé par les vers, et la mauvaise disposition des marins vis-à-vis de leur capitaine, vu enfin les nombreux pièges qu'on tendra aux Espagnols dans l'Inde et les difficultés que moi-même je ne manquerai pas de leur susciter! ».

Sébastien del Cano, averti par de Lorosa du sort qui l'attendait s'il tombait entre les mains des Portugais, se promit en conséquence d'éviter le plus possible les mers fréquentées par les navires lusitaniens. Il se proposait de mettre le cap en premier lieu sur la pointe de Cattigara ⁽¹⁾; puis, sans faire escale, il irait droit au cap de Bonne-Espérance, traversant l'océan Indien dans toute son étendue. Le cap Cattigara constituait pour les géographes de l'époque le point le plus méridional du continent asiatique, s'avancant très loin vers le sud dans l'Océan ⁽²⁾; mais il est étonnant de voir que del Cano croyait encore à son existence alors que la navigation de Magellan avait prouvé l'inanité de cette conception ptoléméenne.

Après avoir doublé l'île de Mareh, on fit route vers le sud-sud-ouest, laissant à l'est les îles de Motir et de Makyan. On passa plusieurs petits archipels dont Pigafetta nous a conservé les noms : Caioan, aujourd'hui Kayoa ou Kiou, la Cayoan ou Quayoan d'Alvo, qui les localise entre 0°20' — 0°40' de latitude sud; Laigoma, aujourd'hui Laigama, une des Moluques occidentales; Sico (Siku); Giogi (Gumorga ?); Caphi (Gafi), peuplée par des pygmées; Laboan, nom qui s'applique à une partie de l'île de Bachian, appelée Laboeha; Toliman (Twali Bezar); Titameti (Tawalie Ketyl ?). Dans les parages de la grande île de Bachian, le même auteur distingua successivement : Latalata (Latta-Latta), Tabobi (Tappi ?), Maga

(1) Max. Transylvain.

(2) Cattigara est placé à 9° de latitude sud par Ptolémée; Max. Transylvain, au commencement de son épître, le localise à la latitude des Canaries, à 180° de longitude ouest. COOTE (*Johann Schöner, A reproduction of his Globe of 1523*. London, 1888) propose de l'identifier à Kota-Radja, à la pointe nord de Sumatra. Les Arabes entendaient par Cattigara, le port de Kauçï ou Ke-cô, près de Tonkin. — W. TOMASCHER, *Die Einleitung zu den topographischen Kapiteln des indischen Seespiegels Mohit*. MITTEIL. D. K. K. GEOGR. GES. Wien, 1897, XL, p. 360.

Loemang) et Batutiga, probablement Obi ou Ombirah, où une région s'appelle Aijer Batoc Geggok. Cette île fut la dernière avant Sulach, aujourd'hui Soela Besi; le pilote Alvo la cite plus correctement sous le nom de Lumatula (1), par 1°45' de latitude sud, orthographe qui rappelle celle de l'îlot Lisamotoela. Subach étant redoutée pour ses bas-fonds, on mouilla pour passer la nuit à une bonne distance du rivage.

Le 27, on reprit la navigation vers le sud, jusqu'à la rencontre de l'île de Buru, par 3° de latitude sud et 194° de longitude ouest. Passant par Tenado (2), à 2°30' sud, située entre Buru et Sula, mais à identifier probablement avec la partie méridionale de Sula, on atterrit à Buru; dans cette île on acheta des chèvres, des poules, des porcs, de la canne à sucre, des noix de cocotier, etc. (3). A l'est de Buru, continue Pigafetta, s'étend l'île d'Amboine qui confine à Gilolo. Entre Amboine et Buru, il distingue trois îles, difficilement accessibles à cause de leurs bas-fonds : Vudia (Manipa?), Cailaruri (Kelang) et Benaia (Bonoa), la dernière étant citée antérieurement par Pigafetta; à quatre lieues au sud de Buru, on vit l'île d'Ambalao, l'Amblaoc de nos jours.

La *Victoria* longea la côte méridionale de Buru, ayant soin de ne pas trop s'approcher du rivage; le dernier jour de l'an 1521, Ambon se trouva déjà à douze lieues de distance. On prit alors la direction sud-est en destination, apparemment, de l'archipel de Banda, situé par Alvo à 6° de latitude sud et 163°30' de longitude ouest. Bien que Pigafetta donne une description des îles (4) et même un croquis cartographique, la *Victoria* n'y toucha pas. Le

(1) Lamatola, d'après Pigafetta, qui la localise avec Tenetum, à 10 lieues de Sulach.

(2) Appelée Tenetum par Pigafetta, qui mentionne avant celle-ci un certain nombre d'îles peuplées par des anthropophages : Silan, Noselao, Biga, Atulabaon, appartenant toutes probablement à l'archipel avoisinant Amboine, et qui comprend Ilonimoa, Moelana, Oma et Noesfa Laut, d'après A. DA MOSTA, *loc. cit.*, p. 104, n. 14. Pigafetta cite en outre Gondia, Pailarurun, Manadan, Benaia.

(3) ANT. GALVÃO (édition de la *Hakluyt Society*, p. 147) remarque également que Del Cano se ravitailla à « Burro », par 24° de latitude sud, erreur pour 2°4' de latitude sud.

(4) La plus grande fut appelée Zoroboa (Groot Banda); dans six des îles on cultiva la noix de muscade et le macis : Zoroboa, Chelicel, Samianapi (Goenông Api), Pulac (Pulu Ai), Pularun (Poela Rhum), Rosoghin (Rozengain); les six autres sont, d'après Pigafetta : Unuveru, Pulan Baracan, Lailaca (Nailaca), Manucan, Man et Ment.

trajet de Banda à Malacca, dit-il, se fait généralement en quinze jours; de Banda aux Moluques, on a besoin de trois jours. Nous connaissons par Alvo, l'itinéraire exact suivi par les navires après avoir quitté Ambon :

Au 1 ^{er}	janvier 1522,	par 4°45' de latitude sud;
Au 2	id.	course sud-ouest, par 5°30' de latitude sud;
Au 3	id.	course sud-sud-ouest, par 6°15' de latitude sud;
Au 4	id.	course nord-ouest, par 5°45' de latitude sud;
Au 5	id.	par 6°14' de latitude sud;
Au 6	id.	par 7°2' de latitude sud;
Au 7	id.	course sud-ouest, par 7°30' de latitude sud;
Au 8	id.	course sud-ouest, par 8°7' (?).

Barros rapporte, au contraire, que les Espagnols atterrirent réellement dans l'archipel de Banda, qu'ils y restèrent dix jours pour prendre une partie de macis, mais qu'ils ne voulurent pas s'y arrêter plus longtemps ⁽¹⁾, de Lorosa les ayant mis sur leur garde contre les Portugais et notamment contre le capitaine Pero de Farna (Francisco Faria ?), qui avait été chargé par le vice-roi de l'Inde d'y construire une forteresse ⁽²⁾.

La *Victoria*, après avoir traversé la mer de Banda, vint en vue de trois îles, rapprochées l'une de l'autre, Zolot, la Solor d'aujourd'hui, Nocemanor (Adoenara) et Galian (Lomblen). Le navire se trouva bientôt engagé dans le détroit de Lamakwera ou Boleng; il eut à y essuyer une tempête tellement violente, que les équipages firent de nouveau vœu d'aller en pèlerinage à Notre-Dame de la Guida. Les raffales et le courant chassèrent la *Victoria* par la mer de Savoe vers l'île élevée de Malua, aujourd'hui Alor ou Ombaï,

(1) CASTANHEDA (*loc. cit.*, liv. VI, cap. X) dit également qu'ils eurent connaissance des îles de Banda. Pigafetta dit expressément qu'ils n'y allèrent pas : « per esser un pocho fuora de nostro camino non fussemo ivi ».

(2) *Loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X. Le même auteur place à 180 lieues de Banda l'accident survenu à la *Trinidad*, et fait revenir le vaisseau à Ternate; il rapporte que ce fut également dans ces parages que, Carvalho ayant succombé, on élut le marin Gonz. Gomez de Espinosa comme capitaine du navire et Juan Bautista comme maestre !

par 8°20' de latitude sud, d'après Alvo ⁽¹⁾. Le bâtiment ayant beaucoup souffert, l'équipage dut se mettre immédiatement à le radouber, opération qui ne dura pas moins de quinze jours. Dans cet intervalle, les Espagnols eurent l'occasion d'entrer en rapports avec les habitants anthropophages de l'île, la race la plus laide au monde, d'après Pigafetta. Notre auteur se fit raconter par le vieux pilote indigène des Moluques, que dans les mêmes parages se trouvait l'île Arucheto, où les habitants avaient des oreilles si énormes qu'elles leur servaient de couverture pour la nuit; les vents contraires seuls auraient empêché le navire d'aborder à cette île fameuse.

Le 25 janvier 1522, on quitta l'île de Malua pour prendre une route sud-sud-ouest. Au bout de cinq lieues, on atteignit la grande île de Timor ⁽²⁾, la patrie du bois de santal et de la cire la plus renommée de l'Inde; elle avait été reconnue déjà par les Portugais. On y rencontra une jonque, venue de Luzon, sur le point de partir avec une cargaison de bois odorant. Alvo constata sur la côte plusieurs villages, appelés, d'après le pilote indigène, Querci, Mambay; il rapporte qu'on jeta l'ancre au port de Batutara. L'équipage ne parvint toutefois à se procurer des vivres, qu'après avoir retenu pendant quelques jours les principaux chefs du village de Balibo comme otages.

Del Cano eut soin, ici comme partout ailleurs, de s'informer des régions environnantes et de rassembler des échantillons d'épices et de drogues caractéristiques du pays. Pigafetta apprit à Timor qu'à une journée de route se trouve l'île d'Ende (Flores), réputée pour sa cannelle, et qu'une chaîne ininterrompue d'îles, grandes et petites, raccorde celle-ci à la presqu'île de Malacca dans l'ordre suivant : Ende (Flores), Tanabutun (Badjak?), Crenochile (Rindja?), Bimacore (Komodo), Aranaran (Gili Bantan?), Main (Majo?), Zum-

(1) Ant. Galvão rapporte que la *Victoria* passa entre Vitara et Malua par 8° de latitude sud; Pigafetta, par 8°30' de latitude sud et 169°40' de longitude ouest. Del Cano l'appelle Zabba et remarque, ainsi qu'Alvo, qu'il y avait des cultures de poivre long et rond.

(2) Alvo l'a située par 9° de latitude sud et 9°24' (le 5 février), et 197°45' de longitude ouest; Pigafetta, par 10° de latitude sud et 174°30' de longitude ouest; Galvão, par 11° de latitude sud.

bava (Soembawa), Lamboch (Lombok), Chorum, Java majeure ⁽¹⁾; à une demi-lieue de cette dernière sont situées Java mineure ⁽²⁾ et l'île Madura.

Herrera rapporte que le capitaine fit prendre à Timor une quantité de santal blanc et de cannelle; d'après lui, l'île produisait beaucoup de gingembre et contenait de l'or; il mentionne, en outre, la présence de nombreux malades de « bubas », c'est-à-dire, probablement, de lépreux ⁽³⁾. La plupart des sources ⁽⁴⁾ font allusion à une mutinerie de l'équipage qui aurait éclaté à Timor, confirmant ainsi l'appréhension de Brito que nous avons signalée plus haut : quelques Espagnols y auraient été tués, et deux autres ⁽⁵⁾ se seraient enfuis dans l'île. La liste officielle des morts ne mentionne pas les exécutions dont parle Pigafetta; elle rapporte seulement que deux hommes désertèrent le navire et que quinze autres succombèrent à la suite de privations et par divers accidents survenus depuis le départ de Tidor jusqu'à l'arrivée du navire à l'archipel du cap Vert.

Le 8 février 1522, la *Victoria* quitta le port de Mambay, sur la côte occidentale de Timor. Longeant l'île jusqu'au 11 du même mois, il entra ce jour-là dans la grande mer, appelée par Pigafetta Lant Chidol, mots javanais qui signifient océan Méridional ⁽⁶⁾. Le 13, on se trouva près de deux îles,

(1) Alvo cite les îles suivantes à partir de Malua : Liaman, Maumana, Cisi, Aliquirá, Bona, La Maluco, Ponon et Bera. Le 8 janvier, dit-il, par 8°7' de latitude sud, la *Victoria* passa entre La Maluco et Aliquirá, c'est-à-dire par le détroit de Lamakwera, appellation dans laquelle on reconnaît les noms des deux îles citées par le pilote.

(2) Le nom de Java mineure est généralement appliqué à Sumatra par les anciens cartographes, tandis que celui de Java majeure a toujours été réservé à l'île actuelle de Java.

(3) *Loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. I. Pigafetta l'appelle tout autrement : « el mal de San Jop », ou « for franchi » ou encore « mal portughese », c'est-à-dire la syphilis. Un article de la *Revue coloniale illustrée*, sur la lèpre, constate qu'on a longtemps identifié cette maladie avec la syphilis. — *Assistance médicale en Indo-Chine*, par J.-C. BOSEQ, le 31 mai 1909, 9^e année, n° 10, p. 132.

(4) Pigafetta, Alvo, Herrera, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. I; Gomara, *loc. cit.*, cap. XCVIII; Oviedo, *loc. cit.*, lib. XX, cap. II.

(5) D'après Alvo : le grumete Martin de Ayamonte et un homme d'armes, page du capitaine Luiz de Mendoza, nommé Bartolome de Saldaña.

(6) « Lant chidol est mare grande », légende de l'esquisse cartographique de Pigafetta, représentant deux îles sans nom.

situées au-devant de Timor en ligne est-sud-est et ouest-nord-ouest ; ce sont les îles Rotti et Savoe. En ce point la *Victoria* prit le large, directement vers le cap de Bonne-Espérance.

9. — De Timor à Séville.

Le log-book du pilote Alvo permet de reconstituer approximativement l'itinéraire de la *Victoria* pendant sa traversée de l'océan Indien. Ce fut le premier navire européen qui fit cet énorme trajet. Les Espagnols avaient certainement appris par les pilotes indigènes que ce voyage n'offrait cependant pas d'obstacles bien sérieux, si l'on savait tirer parti de la mousson de l'est. Durant plus d'un mois, la course ne fut changée qu'à de rares intervalles ; se trouvant, le 1^{er} mars, par 26°20' de latitude sud, la *Victoria* atteignit le 9 du mois, 35°52' de latitude sud ; ce jour, le vent souffla ouest-nord-ouest ; le lendemain, il se remit à l'ouest et garda cette direction, bien que diminuant progressivement de force. Le 16, par 36°38' de latitude sud, il tourna à l'ouest $\frac{1}{4}$ sud-ouest et Alvo enregistra deux jours après, la latitude de 37°35' sud. On aperçut en ce point une terre très élevée, de six lieues de tour, l'île actuelle d'Amsterdam ou de Saint-Paul ⁽¹⁾ ; mais tous les efforts pour y effectuer un atterrissage restèrent infructueux, les ancres ne trouvant pas de fond ; l'île d'ailleurs parut inhabitée et n'offrait que peu de verdure. Après avoir essayé vainement d'y aborder le lendemain, on reprit la navigation vers le nord-nord-ouest, dans l'espoir de rencontrer d'autres terres. Signalons la présence d'une grande île, Cabo Godanige ⁽²⁾, avec l'inscription « Sandales », sur la carte en fuseaux de J. Schöner, de 1523, au méridien du cap Comorin et à la hauteur des îles d'Amsterdam et de Saint-Paul.

Le 22 mars, le vent fut de nouveau contraire et chassa la *Victoria* vers

(1) L'île d'Amsterdam se trouve par 37°52' de latitude, sud et Saint-Paul par 38°47' de latitude sud.

(2) La mappemonde de Juan Vespuce de 1523-1524 mentionne entre Madagascar et Malacca une grande île qu'il appelle « Calensvan ».

le nord-ouest; le lendemain, on constata 36°39' de latitude sud et l'on mit le cap directement sur l'ouest, route qui fut maintenue les jours suivants, avec de légères déviations vers l'ouest-sud-ouest et ouest-nord-ouest. Le 1^{er} avril, on se trouva par 35°30' de latitude sud; deux jours plus tard, on dut rentrer toutes les voiles et l'équipage entier fut appelé à des travaux urgents de réparation du navire; le 7 avril, on arriva à 40°18' de latitude sud, latitude qui fut gardée jusqu'au 22 de ce mois. Après le long séjour aux Moluques et dans les tropiques, les premiers effets du froid commencèrent à se faire sentir sérieusement; on mit de nouveau le cap sur le nord, de façon à enregistrer, le 30 avril, 37°27' de latitude sud.

Le long voyage, bien que prévu, ne tarda pas à influencer l'état d'esprit des hommes; la viande qu'on avait emportée n'était plus comestible à cause du manque de sel, et tout le monde fut mis au régime du riz. Par suite de l'épuisement rapide des marins, il fallait atteindre au plus tôt quelque point de la côte de l'Afrique du Sud.

Les premiers jours de mai, la route fut modifiée dans ce sens; le 7 du mois déjà, on se trouva par 33°58' de latitude sud; on s'imaginait être à cinquante-sept lieues à l'ouest du cap de Bonne-Espérance, lorsque, le lendemain, on aperçut les hautes terres de l'Afrique orientale. Cette erreur ne prouve pas en faveur des pilotes de la *Victoria* et semble donner raison à Castanheda, qui revient à plusieurs reprises sur l'incompétence des chefs de l'expédition en fait de navigation, après la mort de Magellan, de Serrano et de Barbosa (1). Le navire se mit à côtoyer le littoral, s'attendant à rencontrer l'embouchure du Rio do Infante (2), la rivière Keiskamma de nos jours, distante de cent-soixante lieues du point où se trouvait la *Victoria*. Le 9 mai, le vent sauta à l'ouest sud-ouest et permit de s'approcher davantage de la côte; on avait le plus pressant besoin d'entrer dans quelque port, non seulement pour renouveler les provisions, mais parce que la plupart

(1) *Loc. cit.*, liv. VI, cap. XI : Croyant avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, ils prirent la direction nord-ouest et arrivèrent au Rio do Infante, à quinze lieues de Mozambique; ils prouvèrent par le nombre de degrés dont ils se trompèrent, qu'ils ne savaient pas où ils allaient.

(2) The Great Fish River, d'après Lord STANLEY, *loc. cit.*, p. 234.

des hommes étaient accablés par la maladie. Ne découvrant pas de baie qui leur promit un abri favorable, ils rebroussèrent chemin ; par 33° de latitude sud, on ne vit encore qu'une côte désolée, sans arbres ni verdure. Quelques marins exprimèrent alors l'idée de pousser jusqu'à Mozambique, mais cette proposition fut mal accueillie par la majorité : on préférait la mort à toute descente en territoire portugais (1).

Le 11 avril, par 32°51' de latitude sud, on revint à l'embouchure du Rio do Infante; le 13, se trouvant par 33°58' de latitude sud, le vent souffla successivement de l'est-nord-est et de l'ouest-sud-ouest. Continuant à longer la côte, on passa au large du Rio de la Laguna; le 14, gardant une course ouest-sud-ouest, on reconnut le cap des Aiguilles vers l'ouest $\frac{1}{4}$ nord-ouest, à sept lieues de distance; le lendemain, on nota 35°35' de latitude sud. Alvo observa qu'en ces parages les courants sont d'une violence extrême et forcent le navire à chercher de très hautes latitudes. Le 16 avril, par 35°39' de latitude sud, le cap de Bonne-Espérance vint en vue, à vingt lieues du navire et en direction ouest-nord-ouest. La *Victoria*, dans la tempête qu'elle eut à essayer ce jour-là, perdit une partie de ses agrès; le lendemain, elle put se rapprocher jusqu'à dix lieues du promontoire; le 18, elle avança encore de deux lieues dans le même sens, mais le courant la poussa fortement vers l'est-nord-est. « Pendant neuf semaines, dit Pigafetta, nous restâmes en face de ce cap, le plus périlleux du monde entier, toutes voiles ferlées à cause des vents d'ouest constants, qui amenèrent finalement une effroyable tempête; nous dûmes descendre jusqu'à 42° de latitude sud pour doubler le cap et même de là nous fûmes chassés vers la côte jusqu'à n'avoir que cinq lieues entre elle et nous. »

Correa seul rapporte qu'on rencontra dans ces parages le vaisseau de Pero Coresma, à destination de l'Inde, et qu'on échangea avec lui des saluts (2). Ayant calfaté de nouveau la *Victoria* qui faisait beaucoup d'eau,

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. I.

(2) Remarquons que le récit de CORREA (*loc. cit.*, II, p. 634), pour cette partie du voyage, est encore plus incorrect que le reste de sa relation; d'après lui, le capitaine de la *Victoria* aurait été de Lorosa (la Rosa) et le navire serait entré dans la baie de Saldanha! STANLEY, *loc. cit.*, p. 258.

on prit résolument une route nord-ouest. Pendant deux longs mois, on lutta avec résignation non seulement contre les éléments, mais contre une véritable misère noire. Vingt et un hommes ⁽¹⁾, un tiers de l'équipage, succombèrent au cours de cette lamentable navigation; sur treize indigènes, quatre seulement atteignirent l'Espagne.

L'itinéraire du navire à son entrée dans l'océan Atlantique, après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, n'est marqué par aucun fait saillant. Le 19 mai, il se trouva à vingt lieues du Cap, en direction est-nord-est; le lendemain, par 33°24' de latitude sud, la terre se dessinait nettement à quinze lieues de distance. Le 21 toutefois, des vents nord-nord-ouest et ouest-nord-ouest et un fort courant marin éloignèrent la *Victoria* jusqu'à cinquante lieues de la côte; le lendemain, ayant repris une course nord-ouest, on enregistra 31°57' de latitude sud, à soixante-dix lieues du Cap. A partir de ce jour, on avança plus régulièrement, de façon à se trouver le dernier du mois par 12°30' de latitude sud; du 7 au 8 juin, on passa la ligne, par 3°40' de longitude ouest (?) de Cadiz. La navigation dans l'hémisphère septentrional fut moins capricieuse puisqu'on rentra ici dans des mers connues; le 15 juin, on fut à 9°45' de latitude nord, à l'ouest des bas-fonds du Rio Grande. Du fait que la nuit on mesura vingt-trois brasses d'eau, Alvo conclut que les cartes existantes étaient loin d'être correctes, car les bas-fonds s'étendaient considérablement vers l'ouest. Le 17, gardant une course nord-ouest et ouest-nord-ouest, on atteignit 10°47' de latitude nord; le courant poussa ensuite le navire vers l'embouchure du Rio Grande, où les sondages attestèrent des profondeurs de plus en plus faibles. Le 21, on avait abordé, d'après Alvo, au Cabo Rojo, la sonde touchant le fond en cet endroit à huit brasses et moins; les jours suivants, la profondeur de l'eau n'augmenta que fort peu. Le 27, par 12°3' de latitude nord, on vint en face du Rio de Casa Mansa (Rio Cachéo); le vent étant modéré, la *Victoria* fut entraînée par le courant vers l'est. Le lendemain, on crut être à la hauteur du cap Vert, par 12°41' de latitude nord; or, le 29, bien

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 91.

qu'ayant encore avancé de huit lieues, on ne reconnut que l'embouchure du fleuve Gambie, à vingt lieues vers l'est.

Le 1^{er} juillet, ayant pénétré dix lieues plus au nord-nord-est, le capitaine demanda l'avis de ses hommes pour savoir si l'on atterrirait à l'archipel du cap Vert ou à la terre ferme en face, car l'état précaire du navire et l'épuisement général de l'équipage ne permettaient plus de continuer le voyage; les dernières semaines, on avait exclusivement vécu de riz. La plupart des Espagnols se prononcèrent en faveur d'une descente à une des îles du cap Vert; après dix jours de lutte contre les vents contraires, les marins réussirent à conduire la *Victoria* en rade de Santiago.

Dans ce port eut lieu le dernier événement douloureux de l'expédition. Le capitaine avait strictement défendu à ceux de ses gens qui mirent pied à terre, le 13 juillet, de parler en public du voyage; si les Portugais insistaient sur la destination du navire, on devrait dire qu'il faisait partie d'une flottille revenant d'Amérique, que deux autres vaisseaux avaient continué la route vers l'Espagne et que la perte de ses agrès avait forcé la *Victoria* à entrer à Santiago. Alvo rapporte que les Espagnols furent bien accueillis par les Portugais qui résidaient dans l'île; malheureusement, ne disposant plus d'argent, ils commirent l'imprudence de payer quelques nègres travaillant aux pompes, au moyen de clous de girofle, dont on avait débarqué trois quintaux (1). Le facteur ou gouverneur qui commandait la place, fut tout de suite averti du chargement suspect du navire espagnol, car le trafic des épices constituait un monopole de la Couronne. D'après une autre version, fournie par les Espagnols qui avaient été faits prisonniers à Santiago, la faute incomberait au marin Simon de Burgos; or, celui-ci riposta, au cours du procès qu'on lui intenta à ce sujet, prétendant que deux jours avant sa visite à l'île, trois matelots, Martin Mendez, de Séville, contador du navire, Martin de Judicibus, de Gênes, alguacil de l'armada et un Indien, Manuel Indio, de Malacca, avaient quitté la *Victoria*; ceux-ci, dans

(1) Déclaration de Seb. del Cano à l'alcalde Leguizamo, le 18 avril 1522. NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 289.

leurs conversations avec les gens du village de Ribera Grande, auraient divulgué le secret de l'expédition (1).

Le capitaine du port fit saisir les douze ou treize hommes de la chaloupe qui avaient débarqué pour se procurer des vivres et des esclaves ; Seb. del Cano, ne les voyant pas revenir, avait déjà donné l'ordre de faire approcher le navire de la rade, lorsqu'il vit arriver sur lui une barque, montée par des Portugais en armes, qui le sommèrent de se rendre avec tous ses gens. Del Cano protesta énergiquement et exigea au contraire la restitution de la chaloupe et de ses gens ; il réussit à renvoyer l'embarcation ennemie avec un message spécial pour le facteur royal. Entretemps, les Espagnols appareillèrent en toute hâte, craignant, avec raison, qu'on n'essayât de s'emparer de leur navire, et qu'on ne les conduisit à Lisbonne, à bord d'un vaisseau qui venait d'arriver de Calicut ; ils préférèrent « être engloutis par la mer que de tomber entre les mains des Portugais » (2). On reprit donc le large, n'étant plus que vingt-deux hommes en tout, dont dix-huit Européens et quatre Malais (3), la plupart malades, poursuivis, à en croire Del Cano, par plusieurs caravelles armées. Cette dernière étape du voyage rappelle singulièrement la tentative du gouverneur des Açores, à Sainte-Marie, pour mettre la main sur le navire de Christophe Colomb à son retour d'Amérique.

Au prix des plus grandes fatigues (4), la navigation fut continuée, les marins et les nègres travaillant aux pompes nuit et jour. Le 16 juillet, on ne se trouva encore que par 14°14' de latitude nord ; le 24 seulement, par 19°34' de latitude nord ; on perdit de vue l'île S. Anton, la plus septentrionale de l'archipel du cap Vert ; les jours suivants, la route vers l'Europe fut suivie assez normalement, malgré les pénibles conditions dans lesquelles

(1) *Arch. de Indias*, 144, 1, 9. Information du 22 avril 1523, à l'instance de Simon de Burgos. Inventaire d'Asensio, n° 172. Lettre de Max. Transylvain et dépositions d'Alvo et de Bustamente, dans NAVARRETE, *Colección*, t. IV, pp. 292-294.

(2) Déposition de Seb. del Cano. *Loc. cit.*

(3) Max. Transylvain.

(4) E. GELCICH, *Zwei Briefe*, etc. Première lettre de del Cano.

se fit le voyage. Le dernier du mois, on atteignit $25^{\circ}35'$ de latitude nord ; le pic des Açores vint en vue le 4 août ; le lendemain et les jours suivants, on passa les îles de Fierro, de Fayal, de San Miguel et de Flores ; le 14, on eut de nouveau beaucoup à souffrir d'une mer démontée. Le 20 août, on marqua $42^{\circ}31'$ de latitude nord, mais les vents contraires et les courants repoussèrent le navire vers les Açores ; le 23, par $42^{\circ}7'$ de latitude nord, on fit successivement route vers l'est-nord-est et l'est-sud-est, l'île de San Miguel restant à l'horizon jusqu'au 29. Les derniers jours du mois, on avança enfin en direction est-sud-est, et le 1^{er} septembre, par $37^{\circ}14'$ de latitude nord, on crut se trouver à vingt et une lieues du cap Saint-Vincent ; ce promontoire ne fut toutefois signalé que le 4 du mois. Restant à une bonne distance de la côte, on mit le cap sur l'est-sud-est et le samedi 6 septembre 1522, la *Victoria* jeta l'ancre à San Lucar de Barrameda.

Il y avait trois ans moins quatorze jours que l'escadre de Magellan avait quitté ce port ; le chemin parcouru pendant ce temps fut évalué à quatorze cents lieues par les participants au voyage ⁽¹⁾, dont dix-huit en tout revinrent à bord de la *Victoria* et purent rentrer à Séville. Le lendemain de l'arrivée à San Lucar, del Cano acquit une chaloupe à six rames, car celle de la *Victoria* avait été confisquée aux îles du cap Vert ; mais il s'empressa avant tout d'acheter des vivres, du vin, de la viande, des fruits, du pain. Quinze hommes du pays furent engagés pour renforcer l'équipage exténué et rejoignirent le bâtiment dans les Orcadas ; prise à la remorque par une barque de San Lucar, la *Victoria* arriva à Séville, où elle vint s'amarrer au port de las Muelas, un lundi, le 8 septembre 1522, en déchargeant pour la dernière fois toutes ses bouches à feu. Le lendemain, ceux des dix-huit survivants qui étaient encore valides, allèrent en pèlerinage, pieds nus et des cierges à la main, à l'autel de S. Maria de la Victoria et à S. Maria de Antigua.

Ce qui frappa tout particulièrement les Espagnols à leur retour à Séville,

(1) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III. lib. IV, cap. 1.

ce fut la constatation qu'ils firent d'une différence d'un jour entre l'almanach et leurs journaux de bord. La question préoccupa vivement les astronomes et tous ceux qui se croyaient compétents en matière de navigation. Pierre Martyr fournit enfin la solution du troublant problème, connue d'ailleurs déjà par le géographe arabe Abulfeda deux siècles avant Magellan ⁽¹⁾; le savant ambassadeur vénitien, Gaspare Contarini, qui était à Séville au moment de l'arrivée de la *Victoria*, apprit en effet à Martyr que les Espagnols, en suivant continuellement le soleil dans sa course vers l'ouest, n'avaient pas tenu compte du bissexté.

Les treize marins retenus à Santiago par les Portugais ⁽²⁾ quittèrent l'archipel du cap Vert à bord d'un navire de l'Inde qui les amena à Lisbonne. Mais ils ne furent pas remis tout de suite en liberté; de leur prison ils purent toutefois écrire aux officiales de la Casa de Séville, qui ne reçurent leurs suppliques que le 10 octobre 1522 ⁽³⁾. Le chargé d'affaires de l'Espagne à Lisbonne, Christobal Barroso, se plaignit immédiatement auprès du roi de Portugal de l'emprisonnement des compagnons de Magellan et exigea énergiquement leur délivrance, en même temps que la restitution des épices, confisquées à Santiago. L'empereur fit ajouter que la manière d'agir de son parent, et plus spécialement l'envoi d'une escadre pour intercepter les navires de Magellan, constituaient des violations flagrantes des traités conclus antérieurement ⁽⁴⁾.

Herrera ⁽⁵⁾ rapporte que la délégation des survivants de l'expédition qui fut reçue par l'empereur en audience particulière, à Valladolid, comprenait un ou plusieurs des Espagnols qui avaient été enfermés à Santiago et à

(1) O. PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen*, p. 530.

(2) D. Manuel n'entendit pas satisfaire immédiatement à la demande de l'empereur, au sujet de la délivrance des Espagnols. Voir sa lettre du 28 septembre 1522 à l'ambassadeur Luiz da Silveira, dans CHR. J. DE SENNA BARCELLOS, *Subsidios para a historia de Cabo Verde e Guiné*. HIST. E MEMORIAS AC. R. DAS SCIENCIAS DE LISBOA, nova serie, 2^a classe, Sc. mor. e polit. e bellas letras, t. VIII, parte II, 1900, p. 92.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 247.

(4) VIC. DE SANTAREM, *Quadro elementar*, II, pp. 33-34. — ANDRAD. *Chron.*, parte I, p. 17.

(5) *Loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. IV.

Lisbonne; le fait est en contradiction avec l'invitation du 13 septembre de Charles V à Seb. del Cano, dans laquelle il est stipulé que le capitaine viendrait à la Cour avec deux de ses compagnons seulement, et où il est dit que l'empereur avait pris des mesures pour faire remettre en liberté les treize marins saisis par les Portugais (1). Del Cano se rendit à Valladolid et présenta à Charles-Quint quelques Indiens, les lettres de soumission des rois des Moluques et des échantillons d'épices. L'empereur accorda aux survivants, ainsi qu'aux prisonniers des Portugais à Santiago, la quatrième partie du vingtième qui lui revenait de tous les articles apportés à bord de la *Victoria*. Ant. Pigafetta faisait partie de la délégation. « Je n'apportai ni de l'or ni de l'argent, dit-il en terminant sa description du voyage, mais des présents qui avaient bien plus de prix aux yeux du monarque, notamment le livre que j'avais composé jour par jour, pendant toute la durée du voyage. Sur quoi je partis pour le Portugal, où je rendis compte au roi Jean II de tout ce que j'avais vu. Repassant par l'Espagne, j'allai présenter également quelques objets rares, provenant de l'autre hémisphère, à la mère du roi très chrétien François. Enfin, je me dirigeai sur l'Italie, auprès de l'illustre seigneur, Philippe Villiers de l'Isle-Adam, digne grand-maitre de Rhodes, et je mis à sa disposition ma personne et les services dont je serais encore capable. »

Le 10 septembre, on avait commencé à décharger la *Victoria* et à examiner la valeur des épices rapportées. Comme qualité, elles furent trouvées supérieures à toutes celles importées jusqu'ici en Europe (2). Il y avait en tout 384 sacs de clous de girofle, ayant un poids net de 524 quintaux 21 1/2 livres, ce qui équivaut, à raison de 100 livres le quintal, à 27,300 kilogrammes (3), représentant une valeur de 7,888,684 mar. ou 113,400 francs; les échantillons des autres épices furent estimés à

(1) *Historia de J. S. del Cano*, por E. F. DE NAVARRETE, publicala NIC. DE SORALUCE Y ZUBIZARRETE, p. 276.

(2) *Archivo Storico Italiano*. Florence, 1842-1857. Appendix, vol. IX : lettre du 4 août 1524 de Fernando Carli.

(3) Il faut y ajouter les 113 arrobas, 40 livres ou environ 28 quintaux de quintaladas ou de marchandises exemptes de droits, appartenant à l'équipage, que reçut également Diego Diaz au nom de Christobal de Haro.

15,000 francs. Déduction faite de tous les frais d'équipement de l'expédition et le coût des marchandises d'échange, il restait encore un excédent ou bénéfice net de 50,000 francs.

L'empereur avait ordonné, par cédula royale de Valladolid du 10 octobre 1522, que la cargaison du navire devrait être confiée intégralement à Christobal de Haro, promoteur de l'expédition, et nommé bientôt facteur de la Casa de Contratacion de la Especeria, ou président de la Chambre du commerce des épices. Christobal, ne pouvant s'absenter de Valladolid, désigna Diego Diaz comme son fondé de pouvoir et l'autorisa, le 17 août 1522, à prendre possession des marchandises apportées par la *Victoria*; les oficiales de la Casa de Séville lui remirent par conséquent, le 15 novembre, 520 quintaux et 23 livres de clous de girofle, outre un quintal de « escobaje », du poids de 3 arrobas et 3 livres ⁽¹⁾. La plus grande partie de ces articles fut dirigée sur Anvers, à la consignation de Diego de Haro, frère de Christobal. Par lettre du 31 octobre 1522, Charles-Quint annonça à sa tante, l'archiduchesse Marguerite d'Autriche, régente des Pays-Bas, l'arrivée d'un navire chargé d'épices des contrées nouvellement découvertes ⁽²⁾; le 21 janvier 1523, ces marchandises furent

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 247.

(2) Archives de Vienne. *K. u. K. Haus-, Hof- und Staatsarchiv*, A. 3 (2. a), 1519-1522, Correspondenz Karls V mit Margaretha von Parma; en partie dans KARL LANZ, *Correspondenz des Kaisers Karls V*. Leipzig, 1844, I, p. 73. — *Collection de documents historiques*, t. II, fol. 57-58 : « Larmee que passe trois ans javoye envoye aux espiceries est retournee e a este au lieu ou croit ladicte espicerie, ou jamais Portugalois ny autre nation ne furent. Et ont rapporte pour approbation une navyre chargee de cloux de girouffle, et monstre de toutes autres manieres despiceries, si comme de poivre, canelle, ginginbre, noix muscade et bois de san oale (sandale). Dautre part ma este apporte lobeysance des roys de quatre ysles ou est ladicte espicerie, dont le roy de Maluke est principal. En ces ysles se trouvent pareillement perles et mynnieres dor. Et afferment mes capitaines de ladicte armee avoir en ce voiage alle si avant, quilz ont rodoye tout le monde. Et pour ladicte comodite que me peult de ce venir et a toute la chrestiennete je me delibere dresser nouvelle armee pour y renvoyer...

» ... Madame ma bonne tante, il a pleu a dieu que de larmee que avoye despechee et envoye pour descouvrir lespicerie quest dentre mes limites aux Indes, est retournee une navire chargee de plusieurs sortes despiceries, que se sont trouvees et descouvertes en mesdites limites. Les capitaines de laquelle naviere mont apporte nouvelles, que apres

vendues à Anvers, événement qui a été soigneusement noté par un chroniqueur flamand ⁽¹⁾. La même princesse demanda dans la suite, et à plusieurs reprises, d'établir au port de Bruges l'entrepôt général des nouvelles

eulx estre comme perduz par long voaige, tel que davoir circuy a peu prez la rotondite du monde, aucunes des navieres de leur compagnie et armee se sont espartes, et est demeuree lune en l'ysle de Maluco, pour y cuillir et charger espicerie dont ladite ysle est bien furnye : et espere (avec layde de dieu) que ladite naviere ainsi demeuree a Maluco sera bientost avec sa charge en mes royaumes de pardeca. Et semblablement une autre myenne armee que du couste de ponient aux espales de ma terre ferme de la mer oceane a la part de la mer du Sur que javoye envoie avec le capitaine Gil Goncalles de Avila, pour descouvrir ladite espicerie de ce quartier la, viendra aussi bientost, selon le temps quelle est partie et les nouvelles que dicelle jay eu. Et pour ce que lespicerie que la dessusdite naviere appourte jay resolu lenvoyer en mes pays de pardela, consignée a Diego de Haro, marchant residant en ma ville Danvers.

» Je vous prie que leur donnez et a chacun deulx toute la faveur necessaire pour la bonne despeche de la dicte espicerie ainsi comme pour mon affaire propre. Vous advertissant que pour le descouvrir desde ysles ay suppourte grosse despence pour estre chose neufve et non pratiquée, oultre le travail et soing que mes gens y ont eu. Mais je lestime a riens puisque jay espoir que certainement mes royaumes de pardeca et au semblable mes dits pays de pardela et les subjectz diceulx en recevront grant bien, commodite et prouffit en ladvenir comme pouvez assez penser. Et quant a la valeur de lespicerie que lesdits navieres appourteront, ce que en viendra sera employe et servira avec autres deniers que jentends fournir pour la despesche dune plus grosse armee que jay conclud de mettre sus pour renvoyer a ladite espicerie le plustost que sera possible et la faire avoir cours en mesdits pays de pardela... »

(1) *Chronycke van Antwerpen sedert het jaer 1500 tot 1575*. Antwerpen, 1843 : Anno 1522 den 21 january wirdt alhier tot Antwerpen in de Wagen gewegen d'eerste speceryen, nagelen, die gecomen waeren van de nieuwe eylanden die gevonden waeren in de jaeren 1500, 20, 21, en 22, geheeten Maluco, Java, Malaca, Bandon ende noch meer anderen, ende die voor onsen keyser Carolus; ende daer voeren tsamen 3 schepen vuytte op haer avontuere, maer daer en quam maer een af weder : hunlieden ontsterff soo veel volckx datse deene moesten laeten, mits sy 't nyet gemannen en consten, ende het tweede wirdt leck dwelk sy oock achter moesten laeten want syts niet gebeteren en consten; ende sylieden en dorsten nergends aenlanden, om des Coninckx van Portugaels willen, die belast hadde alomme in syn eylanden dat meuse vangen soude, ende beduchten hun lieden van der doot, want hadden sylieden doot geweest, men soude nimmermeer van deser reysen off eylanden geweten hebben; nochtans den noot dwanck hunlieden datse metten boot aen landt vaeren moesten, ende quamen aen een eylandt Cape-Verde met 13 mannen, dier terstout gevangen werden ende hadden tship metten anderen oock geerne gehad, maer twas te cloeck int zeylen; ende sijn in Spaengnien gecomen, naer dat sy 3 jaeren wech geweest waeren, den 6 dach in september 1522.

denrées ⁽¹⁾; mais Charles-Quint refusa « a cause que ceste marchandise a esté premierement trouvée au dépens de ce royaume (l'Espagne) » ; il fonda par conséquent l'étape des épices à la Corogne, dont le port fut considéré comme le meilleur de la Castille ⁽²⁾, malgré les réclamations des marchands de Séville ⁽³⁾.

10. — L'Odysée de la « Trinidad ».

La *Trinidad*, ayant débarqué son artillerie, ses agrès et ses marchandises, fut complètement et soigneusement calfatée. On était encore occupé à ce travail, lorsque le roi de Gilolo vint prier de Espinosa de lui donner un canon et quelques hommes armés, pour l'aider à soumettre une tribu qui s'était révoltée contre lui; un certain nombre d'Espagnols accompagnèrent le chef indigène dans sa campagne et eurent vite fait de ramener les insurgés à l'obéissance. A leur retour, ils trouvèrent la *Trinidad* en état de reprendre la mer, grâce au concours très apprécié des insulaires ⁽⁴⁾. De Espinosa fut d'avis de ne pas réembarquer toutes les marchandises, ni les articles d'échange, mais de les laisser en grande partie en dépôt à Tidore, et d'établir par conséquent dans l'île la première factorerie royale espagnole, en prévision du trafic futur dans les mers des Moluques. On érigea ainsi une véritable forteresse, munie de l'artillerie des deux navires perdus, la *Santiago* et la *Concepcion*. Juan de Campos fut nommé facteur du dépôt, assisté par le surnuméraire Luis de Molino, les criados Alonso de Cota, de Gènes, Diego Arias et par le bombardier flamand, Maestre Pedro, de Bruxelles ⁽⁵⁾.

(1) HENNE, *Histoire du règne de Charles-Quint en Belgique*, t. V, p. 272. — K. HÄBLER, *Die Geschichte der Fugger'schen Handlung in Spanien*. ZEITSCHR. FÜR SOC. UND WIRTSCHAFTS-GESCHICHTE. Weimar, 1897. Ergänzungsheft, p. 47.

(2) J. I. DE BRITO REBELLO, *Livro de Marinharia*, p. 206.

(3) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 193.

(4) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. II.

(5) Les listes publiées par MEDINA (*Colección*, t. I, p. 196) citent encore parmi ceux qui restèrent aux Moluques, Juan Ponce Leon, maestre de la *Trinidad*; maestre Ausbarga, bombardier allemand, en remplacement de Mebri; enfin, le marin Diego Martin, de Huelva, qui avait été mêlé à l'incident entre Magellan, de Mendoza et les Oficiales, avant le départ de l'expédition de Séville.

Il convient de s'arrêter un instant au plan audacieux des chefs de la *Trinidad*, qui ne visa rien moins que la traversée du Pacifique, de Tidore à Panama. La longueur du trajet fut estimée à 2,000 lieues par l'auteur du routier génois et dans la lettre collective de J. Bautista et de Pancaldo ; à 1,800 lieues, par de Espinosa ⁽¹⁾. Les Espagnols savaient que Darien, situé dans l'Amérique centrale par 28° de latitude nord, dit de Brito, avait été choisi comme point de départ de l'expédition de G. G. d'Avila et du pilote Andres Niño, partie le 21 janvier 1522.

Aux yeux des pilotes de la *Trinidad*, le voyage de retour par le Grand Océan à cette latitude présentait moins de difficultés que celui par le détroit Patagonique ⁽²⁾ ; c'est qu'ils se basaient sur la représentation traditionnelle du grand golfe Chinois, dont ils n'avaient qu'à longer pour ainsi dire la côte orientale, croyaient-ils, pour arriver en Amérique ⁽³⁾. Dans l'idée des Espagnols de la *Trinidad*, il suffirait de mettre le cap au nord durant quelques jours pour toucher à quelque point de la terre ferme. La réalité leur réserva une pénible déception : ayant cherché jusqu'à 42° de latitude nord les rivages imaginaires de la Chine, ils durent rebrousser chemin, décimés par la maladie et la faim.

Après un séjour à Tidore d'environ cinq mois ⁽⁴⁾, les Espagnols décidèrent de mettre à la voile, le 6 avril 1522, croyant profiter de la mousson occi-

(1) Rappelons que la lettre collective des deux Génois, du 20 octobre 1525, est, dans ses grands traits, une reproduction de celle de G. G. de Espinosa, capitaine de la *Trinidad*. Plus tard, Saavedra évalua la distance de Gilolo à la Nouvelle Espagne à 1,500 lieues. — A. GALVÃO, édition de la *Hakluyt Society*, p. 175. — PIERRE MARTYR, *De Orbe Novo*, dec. V, cap. I, parlant de l'expédition de Magellan, rapporte : « Nos hommes pensent que ces îles (les Moluques) sont à 5,000 lieues d'Haïti, c'est-à-dire à 20,000 milles, d'après la mesure italienne. Je crois qu'ils se trompent. »

(2) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VII. Le routier génois (manuscrit de Paris) n'exclut pas absolument l'idée que la *Trinidad* reprendrait le chemin du détroit : « e tornaram sua róta pera terra firma das Amilhas ou ao estreyto » ; l'autre manuscrit donne une leçon moins claire : « ... das Amilhas via do estreyto ».

(3) Voir les mappemondes antérieures à 1525, par exemple celle attribuée à J. Schöner, de l'année 1523.

(4) Du 8 novembre 1521 au 6 avril 1522, c'est-à-dire cinq mois moins deux jours ; le Roteiro ne compte que quatre mois et seize jours.

dentale. L'équipage se composait de cinquante-quatre hommes ⁽¹⁾; le chargement comprenait une cinquantaine de tonnes de clous de girofle. On ferait d'abord escale à Quimar ⁽²⁾, le port de Camarfya de nos jours, par 1°40' de latitude nord, situé dans le domaine du sultan de Tidore, et où d'importantes provisions seraient embarquées. La *Trinidad* commença par prendre une route est $\frac{1}{4}$ nord-est, longeant la côte occidentale de « Batechina », c'est-à-dire de Halmabeira ou Gilolo, jusqu'à l'extrémité septentrionale de l'île. Le Roteiro, la source essentielle pour la connaissance de l'itinéraire du navire, rapporte qu'on arriva, après avoir couru une trentaine de lieues, à Pile Doyz ⁽³⁾, par 3°30' de latitude nord; il faut voir sans doute dans cette localité quelque région dans le nord de la grande île en question, peut-être même les bancs de sable en face du cap Bisoa. Entrant le 12 avril dans le détroit de Morotai, on vint en vue de Châol, ou Porpuenampello, et de Pyliom, les îles actuelles de Rau et de Morotai; on engagea ensuite la navigation vers le sud, contournant la partie septentrionale de Halmabeira, jusqu'à ce qu'on atteignit Zamofa ⁽⁴⁾, par 1°40' de latitude nord, situé probablement au fond de la baie Kaoe de nos jours. Le texte du Roteiro (manuscrit de Paris) dit, en effet, qu'en quittant ce port, on dut faire dix-sept milles vers l'est $\frac{1}{4}$ nord-est pour sortir du canal de l'île de Gilolo et de Châo, mais que l'île de Gilolo court directement vers l'est, pendant dix-huit à vingt lieues; dans l'appellation de Châo, on reconnaît sans peine le Kaoe moderne ⁽⁵⁾. On resta huit à neuf jours à Quimar pour y prendre entre autres les articles qui y avaient été déposés par le rajah de Tidore; cette île se trouve, en somme, peu éloignée en ligne droite de Quimar; il

(1) Cinquante, d'après la déposition de Ginès de Mafra, dans NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 386. Le 14 février 1522 était mort l'ancien commandant de l'escadre, Juan Lopez Carbalho.

(2) Quimor ou Quemarré (manuscrit de Paris), comme l'appelle le routier génois.

(3) Domy (manuscrit de Paris).

(4) Appelé aussi Camafo ou Camarfya; Zamofa sert de port à Quimar. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 99. — Avant d'arriver à ce port, on contourna un cap, situé par 2°30' de latitude nord, appelé « cabo de Ramos ».

(5) GUILLEMARD (*loc. cit.*, p. 299, n. 1) identifie ce port à Komo, dans la partie septentrionale de l'île.

suffit de traverser l'isthme central de Gilolo pour aller en peu de temps de Tidore à Quimar.

Le 20 avril ⁽¹⁾, de Espinosa dit adieu à ses hôtes et fit mettre le cap sur l'est $\frac{1}{4}$ nord-est. Dès le début, on eut à lutter contre des vents de face ; de Brito remarque, à cette occasion, que les Espagnols avaient laissé passer la mousson favorable et que cette négligence causa l'échec de tout le voyage. En réalité, la *Trinidad* ne profita qu'au commencement de la mousson occidentale ; petit à petit, les vents alisés du nord-est firent leur apparition et devinrent finalement prédominants. Le pilote Juan Bautista, le véritable chef de l'expédition ⁽²⁾, fut ainsi amené à prendre une course septentrionale, dans l'espoir de rencontrer des vents plus propices.

Le 3 mai ⁽³⁾, on aperçut, par 5° de latitude nord, deux petites îles qui furent dénommées de San Juan ; ce sont sans doute les îles Sanserol (St. Andrew), Pulo Anna (Current) ou Pulo Marière (Warren Hastings). Prenant à partir de ce point une course franchement nord-est, on découvrit, entre 10° et 20° de latitude nord, quatorze îles, situées par rapport aux Moluques en direction nord-ouest et sud-est ⁽⁴⁾, toutes habitées par des gens de même teint que les Indiens : ce sont les Carolines occidentales et les Mariannes. Comme on ne comprenait pas le langage des indigènes, les Espagnols n'eurent pas l'occasion de s'informer des produits ou de l'étendue de ces terres. Le 14 juin ⁽⁵⁾, on arriva en vue de l'île Cycu ou Chyquom, par 19° de latitude nord ⁽⁶⁾ ; on alla atterrir à Quamgragam ou Magregua

(1) Le 25 avril, d'après le manuscrit du Roteiro de Paris.

(2) Le rôle du capitaine de Espinosa ne peut avoir été que secondaire, quant à la direction du navire ; on se rappelle qu'il avait exercé jusqu'ici les fonctions d'alguaquil (gardien de la paix) et ne savait même pas écrire.

(3) Le 6 mai, manuscrit de Paris. Le texte de Lisbonne appelle les îles découvertes ce jour-là, « islas de Sam Antonio ». GALVÃO localise les deux îles de Sam Joam par 36° de latitude nord. *Loc. cit.*, édition de la *Hakluyt Society*, p. 149.

(4) Lettre collective de J. Bautista et Pancaldo ; entre 12° et 20° de latitude nord, déclare de Espinosa dans sa lettre datée du 12 janvier 1525, de Cochiu. *Arch. de Indias*, 145, 7, 7. Inventaire d'Asensio, n° 174.

(5) Manuscrit de Paris ; celui de Lisbonne donne le mois de juillet.

(6) Par 20° de latitude nord. HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. II.

(manuscrit de Paris), une des Mariannes ou archipel des Larrons, probablement l'île de Agrigan ⁽¹⁾. Une foule d'indigènes, d'un naturel très sauvage, montèrent sans peur à bord du navire; on en retint un qui parut posséder certaines connaissances de pilote et on reprit la navigation vers le nord-est et nord-nord-est, faisant constamment des bordées.

C'est en quittant les Mariannes que commença l'étape douloureuse du voyage. Comme on ne rencontrait plus de terres, les provisions s'épuisèrent rapidement et des cas de maladies inconnues jusqu'alors se déclarèrent. Herrera rapporte que le mal dont les marins eurent surtout à souffrir, provenait d'une espèce de ver intestinal que l'on trouva en effet dans plusieurs cadavres d'Espagnols; pendant la majeure partie du voyage, le riz constitua la seule nourriture. A ces privations vint s'ajouter la fraîcheur du climat des régions tempérées, J. Bautista ayant ordonné de s'avancer jusqu'à la latitude de 42° nord et la plupart des marins n'ayant pas de vêtements suffisants pour se protéger contre le froid ⁽²⁾.

A cette latitude, la plus septentrionale qu'atteignit la *Trinidad* ⁽³⁾, le navire eut à essuyer, durant cinq jours, une tempête si violente qu'on dut démolir les ponts d'avant et de derrière; le grand mât fut brisé en deux endroits différents et les voiles se déchirèrent en lambeaux; on crut que le vaisseau allait se perdre tout entier lorsque, subitement, la mer redevint calme. Le vent persista cependant à rester contraire. Vu la situation du vaisseau et l'état alarmant de l'équipage, les chefs résolurent de retourner aux Moluques; on estima ce trajet à treize cents lieues ⁽⁴⁾, distance qui permet de fixer approximativement la longitude atteinte par les Espagnols à

(1) Ant. Galvão l'appelle Grega et l'a située par 20° de latitude nord; il remarque, au contraire, que ses habitants furent très paisibles.

(2) Galvão rapporte qu'on vit, à cette latitude (42° nord), beaucoup de loups marins, des thons, mais que les marins ne purent pas supporter le froid intense qui y régnait.

(3) Lettre de Espinosa; HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. II. Jusqu'à 42°30' de latitude nord, lettres collectives du 20 et du 25 octobre 1525. — *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, 2, p. 286.

(4) Pétition du 25 octobre: cinq cents lieues, d'après le Roteiro; neuf cents lieues, d'après de Brito.

78 degrés au nord-est des îles aux épices, c'est-à-dire au delà du méridien des îles Marshall (1).

Si nous rapprochons cet itinéraire de celui de la première traversée effective du Pacifique en partant des Moluques, faite en 1565 par Andres de Urdanete, nous constatons que ce marin suivit à peu près la même route que la *Trinidad*. Il toucha en effet aux Mariannes, se dirigea de là jusque presque en vue de la côte du Japon, à 36° de latitude nord, et atteignit 43° comme le navire de Espinosa ; de là, de Urdanete prit le sud-est et arriva au port d'Acapulco après une navigation de quatre mois !

La *Trinidad* ayant tenu la mer durant cinq mois, rebroussa chemin et tâcha de regagner l'île où l'on avait embarqué le pilote indigène. On ignore au bout de combien de temps les Mariannes furent atteintes ; la *Trinidad* y arriva la nuit, sans réussir à trouver un mouillage satisfaisant ; le lendemain, une tentative d'y débarquer ne fut pas plus heureuse, mais le pilote rassura le capitaine, disant qu'il connaissait dans les parages une île, pourvue d'un bon port. Effectivement, vingt lieues plus loin les hommes atterrirent, non sans danger, au plus grand îlot de l'archipel. Ayant fait descendre l'insulaire, on le vit bientôt revenir avec deux compagnons qui apportèrent une quantité de canne à sucre et d'autres vivres. Le capitaine envoya deux Espagnols pour procéder à une rapide reconnaissance de la région ; ils s'aperçurent que la terre était peu étendue, ne renfermait aucun cours d'eau, et que la population comprenait une quarantaine de personnes (2). De Espinosa visita l'îlot à son tour et eut la bonne fortune de découvrir au sommet d'une roche, un puits contenant de l'eau potable. Ce fut dans cette terre désolée que s'enfuirent le pilote indigène et quatre Espagnols, à la fin d'août 1522 ; il refusèrent, sauf un seul, de rentrer à bord, bien que le capitaine leur eût promis l'impunité (3). Oviedo (4) rapporte que trois ans après, le capitaine

(1) Diego Ribeiro, dans sa mappemonde de 1529, marque la région visitée par la *Trinidad*, entre 130° et 140° degrés de longitude, à l'ouest du méridien qui passe par l'embouchure du Rio de la Plata.

(2) Une vingtaine, d'après le Roteiro et la supplique précédente.

(3) HERRERA, *loc. cit.*

(4) *Historia*, lib. XX, cap. XVI.

de la Torre, de l'escadre de Loaisa, rencontra à Tinian un des trois déserteurs de la *Trinidad*, Gonzalo de Vigo, natif de Galice ⁽¹⁾, appelé aussi Gonzalo Bonete ⁽²⁾, qui lui communiqua que ses deux camarades avaient été massacrés par les indigènes; il fut ramené par Loaisa aux Moluques et de là en Espagne.

De cette île, citée sous le nom de Pamõ dans la liste des morts de l'expédition ⁽³⁾, et localisée par Oviedo au nord de l'île de Botaha, archipel des Larrons, par 12 à 13° de latitude nord ⁽⁴⁾, on décida de se rendre au port de Camafo, dans Halmadeira. Au bout de six semaines, la côte de l'île vint en vue; mais un calme plat et les courants marins empêchèrent tout atterrissage. Remontant vers le nord, on tâcha de passer entre l'île de Domi (cap Bisoa) et Halmadeira. On contourna la pointe septentrionale de la grande île; jetant l'ancre au port de Granboconora, d'après de Brito ⁽⁵⁾, on aperçut la pirogue du rajah de Djilolo qui se dirigeait vers la *Trinidad*. Les Espagnols apprirent par lui que cinq à sept navires portugais étaient arrivés à Ternate, quinze jours après le départ de Espinosa, et que les nouveaux venus avaient commencé la construction d'une forteresse, sous les ordres du capitaine Antonio de Brito ⁽⁶⁾; la première pierre avait été posée exactement le 24 juin 1522, jour de Saint-Jean-Baptiste, nom qui avait été appliqué au fort ⁽⁷⁾.

De Espinosa n'hésita pas longtemps; trente-sept hommes, les trois quarts de son équipage, avaient péri à la suite des privations endurées pendant les sept mois de navigation ⁽⁸⁾ et sept marins à peine restaient sur pied pour faire toutes les manœuvres. Le capitaine ordonna donc à l'escribano, Barthol.

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 390.

(2) MEDINA, *Colección*, t. II, p. 282.

(3) MAO ou Saipan, d'après le manuscrit du Roteiro de Paris.

(4) Par 20°, d'après la lettre collective des deux Génois.

(5) Gamkonorah, près Djilolo, au nord de Ternate.

(6) ROTEIRO et HERRERA, *loc. cit.*

(7) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VII.

(8) Pendant quinze mois, on avait subsisté de riz; lettre collective des Génois. Les Espagnols furent encore au nombre de vingt-quatre, selon de Brito.

Sanchez, d'adresser au commandant portugais une lettre pour le prier de venir à son secours avec une caravelle, des provisions et des ancres pour la *Trinidad* ⁽¹⁾. S'impatientant de ne pas recevoir de réponse, de Espinosa était sur le point de reprendre la route, lorsqu'on annonça l'arrivée d'un navire portugais, précédé d'une petite embarcation montée par Simon d'Abreu, fils de Pero Gomez d'Abreu, du facteur Duarte de Resende, de Don Garcia Enriques et de vingt Portugais armés. Barros assure qu'ils étaient accompagnés de Cachil Daroez, gouverneur de Ternate, qui, pour montrer son attachement au Portugal, aurait sollicité l'honneur (!) d'achever les survivants de la *Trinidad*; les Portugais, notamment de Resende, s'y seraient opposés, pris de commisération à la vue des Espagnols, dont la plupart ne pouvaient plus bouger. Le facteur n'eut garde d'ailleurs de se rendre à bord de leur navire « car il s'y répandait une odeur comme si la peste y régnait ».

On remit à de Espinosa une lettre de A. de Brito, datée du 21 octobre 1522, par laquelle fut exigée sans doute la reddition du navire. Les Portugais, sans écouter les protestations des Espagnols, prirent immédiatement possession de la *Trinidad*, mettant la main sur tous les papiers, journaux de bord et instruments nautiques; ils prirent ensuite le navire à la remorque au port de Ternate ⁽²⁾.

L'arrivée des Portugais aux Moluques sous de Brito, si peu de temps après le départ de la *Trinidad* de Tidore, avait-elle été simplement fortuite? Barros nous fournit l'explication la plus vraisemblable de cette coïncidence. Tristan de Meneses étant mort inopinément à Malacca à son retour de l'expédition aux îles des épices, le roi de Portugal approuva la

(1) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X.

(2) CASTANHEDA (*loc. cit.*, lib. VI, cap. XLI) énumère les objets et cartes nautiques qu'enlevèrent les Portugais à la *Trinidad*: des livres de l'astronome S. Martin; deux planisphères de Fern. de Magellan, construits par Pero Reynel, outre d'autres grandes cartes — erronées — montrant le chemin des Portugais à l'Inde et jusqu'aux Moluques. On confisqua les livres de tous les pilotes de l'armada et les instructions du voyage; par celles-ci, les Espagnols auraient reconnu eux-mêmes que les Moluques et Banda appartiennent au domaine du roi de Portugal.

nomination de Jorge de Brito comme chef d'une nouvelle flottille en destination des Moluques, avec ordre formel d'y construire la forteresse si longtemps promise; Jorge mourut à son tour, à la suite d'une rébellion de ses hommes à Achem, et son frère Antonio fut investi du commandement de l'escadre qui se trouvait prête à partir. Appareillant de Malacca, les sept navires, montés par trois cents hommes ⁽¹⁾, firent escale au port javanais d'Agacim (Grisee), où l'on rencontra les quatre bâtiments de Garcia Henriquez ⁽²⁾. On apprit déjà là, par les gens d'une jonque qui était venue le Banda, que des Européens, ressemblant beaucoup aux Portugais, s'étaient arrêtés aux Moluques et avaient même remis aux Javanais de la jonque un écrit contenant une licence de libre parcours, en cas de rencontre avec des navires de leur nation! Antonio de Brito lut le document, rédigé en termes assez pompeux, et reconnut de suite qu'il provenait d'Espagnols ⁽³⁾; il en conclut avec D. Garcia qu'il émanait des gens de l'escadre de Magellan dont le départ de Séville avait été appris dans l'Inde.

Prenant directement la route de Banda, de Brito arriva à cet archipel après une navigation périlleuse et la perte d'une jonque; à Gouram, la Gorom d'aujourd'hui, à l'est de Banda, de Brito s'empara d'un des cinq Espagnols de la factorerie de Tidore, Alonso de Cota ⁽⁴⁾, de Gênes, qui s'était rendu dans cette île pour s'y informer du trafic de la région. Le capitaine portugais, ayant confisqué en outre la jonque à bord de laquelle le marin avait fait le voyage, alla hiverner à Banda et y attendit la mousson

(1) Nombre supérieur à celui de la flottille de Magellan. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 371. — L'expédition de J. de Brito paraît avoir eu pour but d'arrêter ou de détruire les navires espagnols.

(2) D'après CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. V, cap. V, de Brito aurait rencontré la flottille de Henriquez, ou Annriquez, à Banda, et aurait appris de lui la nouvelle de l'arrivée aux Moluques de deux navires espagnols; il invita Annriquez à l'accompagner à Tidore, car il craignit que ses gens ne fussent pas assez nombreux pour résister aux Espagnols; Annriquez accepta et le nombre des Portugais armés s'éleva ainsi à trois cents, répartis sur huit vaisseaux (liv. VI, cap. XI).

(3) BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VII: « tão pomposa em palavras, como esta nação costuma em sua escritura, principalmente em cousas deste qualidade em que ella espraia muito ».

(4) Appelé Alonso d'Acosto, par BARROS, *loc. cit.*; nommé également Genoves Alonso.

favorable pour se diriger avec toute sa flottille vers Bachian ; les habitants de cette terre furent sévèrement châtiés de la mise à mort des Portugais, compagnons de Fr. Faria (1) ; l'escadre jeta enfin l'ancre devant Tidore.

La première mesure prise par A. de Brito consista dans l'envoi d'un messenger au roi Almançor, en la personne du facteur Ruy Gaguó, pour demander des explications à propos de la présence d'Espagnols dans l'île et de la construction d'une factorerie, alors que les Moluques avaient été découvertes par les navires du roi de Portugal. Almançor fit répondre qu'il avait accueilli les étrangers comme des marchands, plutôt par peur que de bonne grâce. Le lendemain de cette première entrevue, on amena à bord des navires deux des cinq Espagnols de la *Trinidad*, le facteur Juan de Campos et le bombardier Diego Arias ; maestre Pedro étant mort, il restait encore Luis de Molino, qui résidait en ce moment à soixante lieues des Moluques, dans l'île de Moro (2). Deux jours après l'arrivée de A. de Brito, les Portugais reçurent Cachil Daroez, gouverneur de Ternate, petit-fils de Boleyse, envoyé expressément par la reine pour souhaiter la bienvenue aux nouveaux arrivés. Le lendemain, le 14 mai, Almançor vint à son tour rendre visite à l'escadre, s'excusa de nouveau de sa faute et se déclara le plus fidèle serviteur du roi de Portugal, « le maître absolu des Moluques ». De Brito fit dresser cette déposition par écrit pour l'envoyer aussitôt à Lisbonne ; c'est la preuve que la soumission des rajahs des Moluques au Portugal est postérieure à l'acte formel de vassalité à la Castille. La lettre du sultan Abohad, roi de Ternate, à João III, dans laquelle il annonça la mort de son père Boleyse et l'arrivée dans son île de deux navires de la Castille, n'est datée que du 28 août 1522 (3) ; il s'y reconnaît également sujet de João III et y implore sa protection contre les Espagnols qui avaient érigé une factorerie à Tidore.

De Brito ordonna tout de suite la construction de la forteresse dans cette île, centre éphémère de l'influence espagnole. Les travaux n'étaient pas

(1) BARROS, *loc. cit.*, dit S. Correa.

(2) Lettre de A. de Brito ; il rentra à l'appel de Espinosa et se serait rendu à de Brito.

(3) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 461.

encore achevés que, le 22 octobre, une pirogue indigène vint annoncer au commandant qu'un gros navire se trouvait au nord des Moluques, au port de Benacora ; ce fut, sans doute, la même embarcation qui apporta la lettre de Espinosa pour de Brito. Nous avons vu quelle fut la nature de l'entrevue des chefs des deux navires ; la *Trinidad* ayant été trainée jusqu'à Tidore, de Brito fit comparaître devant lui le capitaine de Espinosa, l'escribano Barthol. Sanchez, le pilote Leone Pancaldo et le maestre J. Bauttista. Il leur reprocha en termes sévères d'avoir extorqué aux insulaires les déclarations de soumission à la Castille, bien qu'ils eussent appris, entre autres par de Lorosa, que les Portugais étaient les premiers occupants de l'archipel

Les Espagnols rejetèrent sur Magellan toute la faute de cette navigation « illicite » ; celui-ci avait persuadé au roi Charles que les Moluques étaient situées dans sa démarcation et de Espinosa montra à de Brito le document qui formulait ces prétentions. « Je leur prouvai, dit le commandant portugais dans sa lettre du 11 février, datée de Ternate, combien d'erreurs étaient contenues dans cette pièce. » Il fit mettre l'équipage de la *Trinidad* en sûreté, sous prétexte qu'il ne pouvait autoriser une entreprise qui était si manifestement contraire aux intérêts du roi de Portugal.

A entendre les témoignages personnels des infortunés Espagnols, ceux-ci furent loin de trouver chez de Brito le « traitement humanitaire » tant vanté par Osorius et Barros ⁽¹⁾ ; pour commencer, on menaça de Espinosa de le pendre au plus haut mât de son navire s'il n'acquiesçait pas à tous les désirs des Portugais ; on ne lui ménagea pas les épithètes les plus injurieuses, en présence des indigènes ; ce qui le révolta le plus, ce fut la façon déshonorante dont on traita la bannière royale espagnole, que de Brito conserva uniquement parce que, disait-il, elle était de meilleure étoffe que

(1) OSORIUS, *De Rebus Emmanuelis*, cap. LXI, p. 331 : « Ab his (de Brito et D. Garcia Henriques) Magellani comites fuere continuo recepti et singulari humanitati tractati. » — BARROS, *loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. VII : « A gente Antonio de Brito a mandou curar e prover com tanto cuidado, como se forão naturaes d'este reyno ». La même chose chez CASTANHEDA, *loc. cit.*, liv. VI, cap. XII et XLI ; CORREA, *loc. cit.*, t. II, p. 633.

la toile fabriquée par les insulaires ⁽¹⁾. Les trois gardes de la factorerie de Tidore avaient été mis aux fers ; puis, avec les marins de la *Trinidad* qui avaient regagné un peu de forces, ils furent contraints de travailler à l'achèvement de la forteresse portugaise. De Espinosa, avec vingt et un de ses hommes, passèrent ainsi quatre mois à Tidore ; de là ils furent déportés à Banda.

Ce qui avait été trouvé à Tidore en fait d'articles d'échange et de munitions espagnoles, avait été confisqué ; la factorerie elle-même fut rasée. Préalablement, de Brito avait fait dresser cependant un inventaire de tous les objets et épices, par Juan de Campos et Lisuarte de Lix, escribano du nouvel établissement portugais ⁽²⁾. Pendant qu'on déchargeait la *Trinidad*, une rafale emporta le vieux navire et le chassa vers la côte, où il se perdit avec une cargaison de quarante bahars de clous de girofle ; les épaves servirent plus tard à la réparation des bâtiments portugais et à la construction du fort ; le cuivre espagnol fut refondu et transformé en monnaie portugaise.

La première victime de A. de Brito fut Aff. Pero de Lorosa, le déserteur du navire de D. Tristan de Meneses, qui avait aussi déserté la cause portugaise ; il fut déclaré coupable de haute trahison, ayant contribué à faire croire aux Espagnols et aux indigènes que les Moluques appartenaient au roi Charles. De Brito ajoute qu'il fut condamné à mort « pour d'autres motifs encore, trop bas pour être communiqués à Votre Altesse ⁽³⁾ » ; il fut décapité sans autre forme de procès. L'intention première de A. de Brito avait été de faire subir le même sort, sinon à tous les Espagnols, du moins au mestre, au pilote et à l'escribano. Mais il revint sur cette décision ; dans sa lettre au gouverneur de l'Inde, il exprima seulement le désir de les garder tous aux Moluques : l'insalubrité de la région aurait vite fait de leur constitution

(1) Lettre de G. G. De Espinosa. *Loc. cit.*

(2) BARROS, *loc. cit.*

(3) BARROS (*loc. cit.*, dec. III, lib. V, cap. X), pour motiver sa mise à mort, dit qu'on avait trouvé sur lui des lettres adressées à ses amis en Inde, où il disait qu'il partit à bord d'un navire espagnol ; pour excuser sa conduite, il fournit des raisons blâmables et contraires aux intérêts de sa patrie.

si fortement ébranlée déjà par les misères endurées et il n'était, en outre, pas certain qu'une mort violente aurait été agréable au roi. Des trois cents Portugais venus de l'Inde avec lui, une cinquantaine avaient succombé au bout de quelques semaines et cinquante hommes à peine étaient restés valides ⁽¹⁾. Les Espagnols parurent mieux résister au climat, puisque de Brito les envoya — dix-sept hommes en tout — à Malacca, dont le climat n'avait pas meilleure réputation que celui des Moluques. Un ordre du roi ⁽²⁾ les fit transporter de là dans l'Inde. Cinq autres eurent le privilège, nullement enviable d'ailleurs, de rester aux Moluques : ce furent Juan Bauttista, le plus instruit de l'équipage; l'escrübano, dont le nom n'est pas cité et qui était en même temps bon pilote, le contra-maestre (Pancaldo?) et les deux charpentiers maestre Antonio et Ant. Basazaval, qui furent employés à la construction d'un navire que de Brito pensait envoyer à Bornéo, ses propres charpentiers ayant tous succombé aux fièvres.

Des dix-sept Espagnols désignés pour prendre la route de l'Inde, quatre disparurent mystérieusement avant l'arrivée en pleine mer; on sait toutefois que le facteur Juan de Campos était parvenu à s'échapper de Ternate, à bord d'une jonque indigène. Les autres atteignirent Banda, où ils furent retenus pendant plusieurs mois; de là ils gagnèrent le port d'Agrace ⁽³⁾, et finalement la ville de Malacca, où ils furent confiés au gouverneur Jorge d'Albuquerque. Quatre Espagnols périrent au cours des cinq mois que dura leur séjour dans ce port, sans compter l'esclave nègre, Ant. Moreno, que la sœur du gouverneur enleva à de Espinosa. Ce fut sans doute à Malacca que J. Bauttista et Pancaldo entendirent parler du fameux pays de l'or, appelé Nassara Sanguin, où les Portugais auraient échangé du cuivre contre le même poids en métal précieux. Les survivants, après vingt-cinq jours de

(1) CASTANHEDA (*loc. cit.*, liv. V, cap. LV) cite un exemple de l'aversion des marins portugais pour les expéditions aux Moluques, à cause du climat néfaste à tous les Européens : l'armada de Jorge de Brito aurait été beaucoup plus puissante encore, si les équipages n'avaient pas déserté en masse les navires avant d'atteindre Malacca, lorsqu'ils apprirent que le but du voyage fut les Moluques.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 311.

(3) Agrazué, le port de Grissée, près de Soerabaja. Voir la carte des Reinél de 1516.

navigation, furent ensuite débarqués dans l'île de Ceylan, d'où ils atteignirent Cochin à bord de différents navires; au moment où ils arrivèrent dans ce port, la flottille annuelle pour l'Europe venait de quitter l'Inde. Trois Espagnols, Barthol. Sanchez, Luis del Molino et Alonso de Cota, ayant disparu avec la jonque qui aurait dû les transporter à Cochin, il ne restait plus que huit hommes de la *Trinidad*! C'est de cette ville que de Espinosa adressa sa lettre historique à l'empereur, le 12 janvier 1523, après avoir été trompé à nouveau dans son espoir de pouvoir partir pour l'Europe. Il resta par conséquent emprisonné à Cochin pendant dix autres mois; le capitaine fut menacé à plusieurs reprises de la peine capitale par le vice-roi, le grand Vasco de Gama, et fut continuellement en butte aux vexations les plus odieuses de la part des autorités portugaises. Juan Bautista et Pancaldo rapportent qu'ils seraient morts de faim si quelques étrangers, au risque de leur vie, ne leur avaient de temps en temps donné à manger. Dans leurs lettres, ils mentionnent avec émotion le dominicain italien Giovanni Caro. Ce religieux, dans une missive envoyée le 19 décembre 1523 à l'empereur ⁽¹⁾, avoue que les Espagnols furent traités par les Portugais avec une cruauté dont jamais les infidèles n'avaient usé à l'égard de chrétiens; écœuré de la conduite du vice-roi, il offrit ses services à Charles V, assurant qu'il était initié à tous les secrets commerciaux de l'Inde. Correa ⁽²⁾ rapporte que le gouverneur défendit aux commandants de navire de prendre les Espagnols à leur bord; il leur fut permis toutefois de s'enrôler sous les drapeaux dans la guerre contre les Arabes.

Les deux Italiens, Pancaldo et J. Bautista réussirent à se cacher à bord du navire de Diogo de Mello, la *Santa Catalina*, par l'intermédiaire de quelques marins génois qui leur donnèrent secrètement à manger. Leur présence ayant été constatée lorsque le vaisseau eut quitté Cochin, le capitaine résolut, à l'arrivée à Mozambique, de les confier au premier navire portugais qu'il y rencontrerait à destination de l'Inde. Arrivés en Afrique,

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/1, num. 26. Inventario d'Asensio, n° 55. — NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 372.

(2) *Lendas da India*, II, p. 634.

les deux pilotes parvinrent à quitter la *Santa Catalina* et à se réfugier à l'intérieur des terres; c'est de Mozambique que sont datées les suppliques des 20 et 25 octobre 1525, dans lesquelles ils prient l'empereur et l'évêque Fonseca de faire cesser les persécutions contre eux. Ils se virent forcés d'hiverner dans cette région inclemente, souffrant du manque de vêtements autant que du manque de vivres, pendant les sept à huit mois qu'ils y passèrent; Juan Bautista ne put résister à tant de privations et mourut misérablement dans cette terre inhospitalière. Pancaldo eut la chance de pouvoir faire la traversée, caché à bord du navire de Franc. Pereira, et d'arriver à Lisbonne; il y fut immédiatement jeté en prison, et n'en sortit qu'à la suite des très vives protestations de l'empereur.

Des six Espagnols restés à Cochin, trois avaient péri; un quatrième, Juan Rodriguez de Séville, parvint à fuir sur le navire d'Andres de Sousa et atteignit Lisbonne sans encombre (1). Le vice-roi D. Enrique de Menezes autorisa finalement les derniers survivants de l'expédition de la *Trinidad*, G. G. de Espinosa et Gines de Mafra, à retourner dans leur patrie, à l'occasion du mariage de l'empereur avec Doña Catalina, la sœur du roi de Portugal. D'autres sources mentionnent qu'un deuxième compagnon de voyage, de Espinosa, put rentrer à Lisbonne, le chirurgien ou religieux Morales (2), outre le bombardier maître Hans (3); mais celui-ci aurait succombé en prison.

(1) Il faut sans doute identifier avec Juan Rodriguez cet autre échappé de la *Trinidad* dont parle l'ambassadeur vénitien, Andrea Navagero, dans sa dépêche du 8 février 1526, Tolède. Il y est question d'un vieillard de quatre-vingts ans (2) qui, grâce à un marin, était arrivé à Lisbonne à bord d'un navire portugais de l'Inde. De sa prison, il écrivit une relation sur l'expédition dont le roi de Portugal eut connaissance; mais puisque la nouvelle du retour de la *Victoria* était déjà répandue en Espagne, on ne voulut pas retenir le vieillard en prison et on le remit en liberté. *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, 2, p. 133.

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 107. — Un document du 9 août 1526 l'appelle licencié. — *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 24. — MEDINA, *Colección*, t. II, p. 122.

(3) Appelé aussi Aires; or, un bombardier de ce nom était au nombre des dix-huit survivants qui revinrent avec Seb. del Cano.

Espinosa et Mafra restèrent enfermés pendant sept mois dans le Limmonero de Lisbonne; le dernier fut pris pour le pilote principal de l'armada, parce qu'on trouva sur lui des journaux de bord, des traités de navigation et des notes qui avaient appartenu à Andres de S. Martin; de ce chef il fut retenu trois mois plus longtemps que son compagnon.

Ainsi, des cinquante-quatre hommes de l'équipage de la *Trinidad*, quatre revirent la patrie : de Espinosa, Mafra, Pancaldo, Juan Rodrigues de Séville. Au lieu de récompenser dignement ces victimes des Portugais, les officiales de Séville eurent la cruauté de leur refuser le paiement de leur solde durant l'époque de leur emprisonnement : « personne, prétextèrent les facteurs, ne pourra prétendre qu'ils avaient servi l'Espagne pendant cet intervalle ! (1) »

Somme toute, trente-six personnes sur deux cent quatre-vingts revinrent de l'expédition de Magellan : dix-huit avec Del Cano (2), treize de

(1) Plainte de de Espinosa, le 14 janvier 1528. — *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4 num. 1. Inventaire d'Asensio, n° 61. — MEDINA, *Colección*, t. II, p. 182. — La solde et les quintaladas aux marins de la *Victoria* ne furent payées par Ch. de Haro qu'en 1524. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VI, cap. I. — *Arch. de Indias*, 39, 2, 2/9. Libros de cuenta y razón. Data, fol. 75. Inventaire d'Asensio, n° 118.

(2) Nous comptons : 1° J. Seb. del Cano; 2° Franc. Alvo; 3° Miguel de Rodas, pilote, né à Rodas en 1492; 4° Juan de Acurio, ou de Acucio, né en 1494 à Bermeo, contremaitre de la *Concepcion*; 5° Martin de Judicibus ou Yudicibus, Génois, à bord de la *Concepcion*, revenu comme alguacil de la *Victoria*; 6° Aires ou Hans, bombardier allemand; 7° Diego Gallego, marin, né en 1496 à Bayona en Galice; 8° Nicolas de Naples, marin, appelé aussi « Griego » ou « Naples de Romania », né en 1484; 9° Miguel Sanchez, marin, né en 1476, à Rodas; 10° Francesco Rodriguez, marin portugais, né en 1484; 11° Juan Rodriguez, de Huelva, marin, né en 1496, à Mallorca; 12° Anton Hernandez Colmenero, marin, né en 1474, à Huelva; 13° Juan de Arratia ou de Sabelices, mousse, né en 1504, à Bilbao; 14° Juan de Santander, mousse, né à Cueto; 15° Vasco Gomez Gallego, mousse portugais; 16° Juan Zubileta ou Gubileta, page, né en 1506, à Baracaldo; 17° Antonio Lombardo ou Pigafetta; 18° Hernando de Bustamente, de Merida ou Alcantara, barbier.

Cette liste diffère notablement de celle donnée par GUILLEMARD (*loc. cit.*, p. 337), qui cite, au lieu de Aires et de Colmenero : Martin de Isaurraga, natif de Bermeo, et Antonio Ros ou Rodriguez, de Huelva.

l'archipel du cap Vert ⁽¹⁾, quatre de la *Trinidad*, un dans l'escadre de Loaisa ⁽²⁾.

Les quelques indigènes des Moluques qui étaient arrivés en Espagne à bord de la *Victoria*, furent tous rapatriés par l'escadre de Loaisa, en l'année 1525, sauf un seul; celui-ci avait montré un zèle excessif à connaître le prix des épices dans la péninsule, ce qui fit craindre aux officiales que ses informations n'engageassent les marchands indigènes à hausser leurs prix de vente ⁽³⁾. Oviedo nous renseigne sur la fin de la *Victoria*, le navire qui avait si glorieusement accompli le premier périple du monde : ayant fait une heureuse traversée de l'océan Atlantique, il sombra avec hommes et biens au cours de son second voyage aux Indes occidentales.

L'empereur avait reçu la nouvelle de l'arrivée de la *Victoria* à son retour d'Allemagne, à Valladolid, où l'on venait en même temps lui apporter les premiers envois de métal précieux, des pays que Ferdinand Cortez avait soumis à son autorité; il n'y a pas de doute que le monarque fut plus séduit par l'or du fameux conquistador que par les échantillons d'épices que lui offrit S. del Cano. Le Conseil des Indes se hâta cependant de l'informer que, au

(1) 1° Roldan de Argote ou de Arbot(e), bombardier, né à Bruges, vers 1498; 2° Ricarte de Normandie, appelé aussi Rigarte, Ripart, Ruxar, Ruger Carpintete, né en 1494, à Evreux ou à Bruz (?), charpentier; 3° Pedro de Tolosa, marin, né en 1499, à Tolosa en Guipuscoa; 4° Juan Martin, né en 1494, à Aguilar de Campo; 5° Gomez Hernandez, marin, né en 1498, à Huelva; 6° Miguel de Rodas (il y a eu deux individus du même nom, l'un est cité plus haut); 7° Simon de Burgos, Portugais, de Ciudad Rodrigo; 8° Juan Martinez, de Séville; 9° Herman Lopez, entré dans l'armada à Ténérife; 10° Sebastian Garcia, de Huelva; 11° Gregorio Garcia, de Séville; 12° Alonso Fernandez, de Palos; 13° Andres de la Cruz, de Séville. Les sept derniers, ayant appartenu à la *Trinidad*, touchèrent tous leur solde à Séville, d'après J. T. MEDINA, *Colección*, t. I, p. 178. Guillemard ne les connaît pas et cite à leur place, d'après la liste erronée de Herrera (voir note suivante) : 1° maestre Pedro, de Ténérife; 2° Pedro Gasco, de Bordeaux; 3° Alonso Domingo; 4° Martin Mendez, escribano, revenu comme contador, de Séville; 5° Juan de Apega; 6° Ocacio Alonso, de Bollullos.

(2) Herrera donne une liste de trente et un survivants, très incorrecte d'ailleurs, puisque six au moins des gens qu'il mentionne moururent au cours du voyage : Pedro Gasco ou Pierre le Gascon, de Bordeaux, mort le 2 mai 1522; Juan de Ortega, Diego Garcia et Pedro de Valpuesta ou Valpuerta, morts le 21 ou le 26 juin; Martin de Magallanes, mort le 26 juillet 1522, aux îles du cap Vert, ainsi que les quatre précédents. MEDINA, *loc. cit.*

(3) OVIEDO, *loc. cit.*, lib. XX, cap. IV.

point de vue fiscal, l'exploit de Magellan promettait d'avoir des conséquences aussi profondes que la découverte de l'or en Amérique : le produit de la seule cargaison de la *Victoria* suffit à couvrir amplement les frais d'équipement de toute l'expédition.

Del Cano et deux des principaux participants au voyage furent solennellement reçus en audience spéciale par l'empereur ; oubliant les fautes de la vie antérieure du Basque, Charles V lui alloua une pension annuelle de 500 ducats, des insignes de chevalerie consistant en un écu où l'on voyait figuré un casque surmonté d'un globe avec la devise : « Hic primus geometres (1) ». Des armoiries analogues furent remises à Martin Mendez, contador de la *Victoria*, au maestre Miguel de Rodas et à Hernando de Bustamente (2) ; dans celles que l'empereur conféra plus tard au licencié de Espinosa, on remarquait d'un côté de l'écusson deux caravelles, « en signe, dit Herrera, qu'on devait découvrir les îles aux épices du côté de la Castilla del Oro (le Mexique), où de Espinosa avait servi (3) ».

Alvaro de Mezquita, le capitaine du *S. Antonio* que Gomez avait fait enfermer à Séville, fut remis en liberté ; il reçut quelques faveurs du roi et fut réhabilité dans son honneur ; mais nulle part on n'apprend que les rebelles qui l'avaient forcé à la défection, subirent le moindre châtement. La femme de Magellan n'eut pas le chagrin d'entendre son mari de nouveau accusé et dénigré (4) ; elle était morte au mois de mars 1522. S. del Cano, en effet, au lieu de rendre à son chef une part de la gloire qu'on lui prodigua,

(1) « Este es el primero que haya medido la tierra. » *Docum. inéditos de Indias*, vol. VIII, p. 17.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. XIV. — Bustamente fut un des quatre participants au voyage de Loaisa qui avaient servi sous Magellan ; les trois autres furent J. Seb. del Cano, le Flamand maestre Ans ou Hans, Roldan, ces deux derniers étant bombardiers. — NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 383.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VI, cap. I.

(4) *Historia de J. S. del Cano*, por E. F. DE NAVARRETE, publicala N. DE SORALUCE Y ZUBIZARRETE, pp. 278-288 ; del Cano y accuse Magellan de manque de considération pour ses compagnons, d'inimitié envers les Espagnols, d'irrévérence pour les ordres du roi, de gaspillage de biens royaux et d'avoir confié les fonctions de capitaine à ses parents Mezquita et Barbosa.

s'abaissa dans ses déclarations à l'alcade Leguizamo ⁽¹⁾ jusqu'à prétendre que le capitaine général n'avait pas tenu les promesses faites au roi!

En 1525, plusieurs fils de Diogo Barbosa, mort cette année-là, intentèrent au fisc royal un procès pour le non-paiement des sommes et le refus d'accorder les faveurs que le roi avait assurées aux héritiers de Magellan. Ils firent valoir des revendications analogues en leur qualité de cousins de Duarte Barbosa, de Juan de Silva, qui avait épousé Thereza, sœur de Magellan, et de Martin de Magellan, qui avaient tous pris part à l'expédition. Ils réclamèrent également les soldes des esclaves du commandant, Enrique et Jorge, qui avaient servi d'interprètes en Insulinde. Le fisc, en séance du 17 avril 1525, reconnut les Barbosa comme héritiers légitimes de Magellan et déclara qu'il y avait lieu de faire droit à leur demande ⁽²⁾; on ne sait toutefois si l'empereur ordonna d'exécuter cette décision. Bien des années après, en 1540, les mêmes réclamants, entre autres Jaime Barbosa, insistèrent pour que les engagements pris par le Conseil du roi fussent réalisés ⁽³⁾. Plus tard encore, en 1567-1568, le petit-fils d'un cousin de l'amiral ⁽⁴⁾, s'appuyant sur les documents de ses ancêtres, renouvela ses instances pour entrer en possession de l'héritage de Magellan; on ignore également l'issue de cette demande en justice.

II. — Résultats du voyage de Magellan. Premières cartes du détroit et de l'océan Pacifique.

Les auteurs et contemporains qui ont célébré le retour de la *Victoria*, comparèrent l'expédition de Magellan au voyage des Argonautes ⁽⁵⁾, la

(1) Le 18 octobre 1522. — *Arch. de Indias*, 1, 2, 1/4, num. 19. Inventaire d'Asensio, n° 29. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 299. — On a érigé une statue à del Cano dans sa ville natale, Guipuzcoa. Voir GUILLEMARD (*loc. cit.*, p. 309), qui reproduit les armes du capitaine, avec l'inscription erronée : « Primus circumdedisti me ».

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. xc.

(3) *Arch. de Indias*, 1, 2, 3/3, num. 2. Inventaire d'Asensio, n° 73. — MEDINA, *Colección*, t. II, p. 293.

(4) Appelé aussi, Lorenzo de Magellan, cousin de l'amiral. — *Arch. de Indias*, 1, 2, 3/3, num. 8. — MEDINA, *Colección*, t. II, p. 356.

(5) A commencer par Max. Transylvain, puis OVIEDO, *loc. cit.*, lib. XX, cap. IV; Argensola Gomara, Camoens, etc.

proclamant ainsi la plus glorieuse entreprise nautique des temps modernes. En effet, la traversée du Pacifique a certainement eu dans l'histoire de l'humanité une importance au moins égale à celle de la découverte d'un nouveau continent. Avec Vasco de Gama, Magellan a contribué le plus puissamment à dévoiler les pays de l'Extrême-Orient et son voyage a inauguré une phase décisive dans les relations de l'Europe avec l'Asie orientale (1). De la découverte de Vasco de Gama, on peut dire qu'elle rétablit en somme les communications directes entre l'Europe et l'Inde, interrompues pendant quelques siècles par les Arabes qui avaient monopolisé le commerce avec l'Orient; on n'ignore pas, en effet, que plusieurs dizaines d'années avant les Portugais, des Européens avaient pénétré dans l'Inde par mer et par terre.

Au point de vue géographique, le retour de la *Victoria* donna une nouvelle et forte impulsion aux spéculations des savants sur la distribution des terres et mers de notre planète; l'idée de Colomb, défendue par les cosmographes les plus réputés, d'après laquelle les eaux couvraient une surface beaucoup supérieure à celle des continents, avait été ébranlée. Magellan avait démontré la navigabilité des océans Atlantique et Indien méridionaux, si longtemps mise en doute par les Arabes et les Portugais. La théorie des antipodes et de la sphéricité de notre globe, sujet de discussions scientifiques et religieuses depuis les premiers siècles de l'ère chrétienne, acceptée après de longues hésitations par Toscanelli, Regiomontanus, le cardinal de Cusa, Georg von Peuerbach et d'autres, se trouva confirmée pratiquement. Le périple de Magellan permit et inaugura l'étude des grandes masses fluides et de l'atmosphère du Pacifique, qui exercent leur action sur tout l'univers, et ainsi naquirent les premiers éléments de l'océanographie, cette science qui s'est tant développée de nos jours.

Au point de vue économique, Magellan faillit changer encore une fois la route du trafic mondial avec l'Orient et enlever à Lisbonne le monopole des relations commerciales avec le monde asiatique et océanien. Heureusement pour le Portugal, les espérances espagnoles ne furent pas réalisées : la

(1) F. VON RICHTHOFEN, *China, Ergebnisse eigener Reisen*. Leipzig, 1883, I, p. 640.

circumnavigation de l'Amérique méridionale, le passage du détroit patagonique, la longue traversée du Pacifique constituaient autant d'obstacles qui empêchèrent la Castille de faire une concurrence redoutable à la navigation des Portugais par le cap de Bonne-Espérance. Sous ce rapport, l'expédition de Magellan ne répondit pas au but que s'étaient proposé ses promoteurs ; l'amiral avait bien découvert une nouvelle voie maritime vers l'Asie orientale, par des eaux exclusivement espagnoles, mais elle était quasi impraticable (1). Si le problème géographique de la répartition des continents et de l'habitabilité du monde avait été résolu, la question économique, intimement liée à la querelle de la possession et du commerce des Moluques, ne fut réglée qu'en 1539 ; en cette année, l'Espagne vendit au Portugal ses titres et prétentions à la seigneurie de l'archipel aux épices, jusqu'à plus ample information sur sa situation exacte, pour la somme de 350,000 ducats.

Rien ne donne mieux une idée de l'évolution que produisit l'expédition de Magellan dans la cartographie de l'époque, que l'examen des mappemondes construites immédiatement après le retour de la *Victoria*. Aucune des nombreuses cartes emportées par l'expédition, il est vrai, n'a été retrouvée jusqu'ici. A son arrivée à Séville, del Cano avait dû remettre à Sébastien Cabot, pilote-major de Charles-Quint, tous les routiers et cartes dressées au cours du voyage Le Vénitien, d'après des sources mises récemment au jour par Medina, aurait résolu de tirer de ces pièces un profit personnel, trahissant la cause de l'empereur, puisqu'il offrit tous les documents de la découverte du détroit de Magellan à la république de Venise (2).

(1) Aussi, l'effort des Espagnols se porta avec une nouvelle ardeur sur la partie centrale de l'Amérique : « Les explorateurs, dit P. MARTYR (*De Orbe Novo*, dec. VII, cap. V ; traduction Gaffarel, p. 611) sont possédés d'une telle rage de découvrir le détroit, qu'ils s'exposent à mille dangers. Aussi bien celui qui le découvrira, si tant est qu'on le découvrira, est sûr d'obtenir la faveur impériale, sans parler d'une grande autorité ». Voir le chapitre suivant.

(2) En 1522, S. Cabot envoya secrètement à Venise un certain R. H. M. de Busignolo qui devait informer, sous la foi d'un terrible serment, le Conseil des Dix que le pilote-major était prêt à se rendre à Venise afin de dévoiler un secret dont dépendait la grandeur future de Venise. Contarini devait s'entendre avec Cabot et lui trouver le moyen de faciliter

Plusieurs cartes se disputent l'honneur de représenter, avant toutes les autres, les résultats rapportés par del Cano. Le premier document où se trouve figuré le détroit de Magellan, est incontestablement l'esquisse de l'Amérique méridionale faite par Pigafetta et qui sert d'illustration au récit de voyage de l'Italien. Très grossière comme dessin, cette ébauche montre cependant avec netteté différentes étapes de l'expédition, le long des côtes de Patagonie; les principales sinuosités du détroit sont facilement reconnaissables : la série des Goulets, l'Admiralty Sound, ainsi que les embouchures, disproportionnées, des rivières et fjords de la partie nord-ouest. Au sud du « *Streto Patagonico* » est figurée une vaste terre qui ne rappelle en rien toutefois l'immense continent austral des cartographes postérieurs. La ligne de côte du Chili se prolonge directement vers le nord, légèrement ondulée, et fléchit vers le nord-est, à la hauteur du Rio de Solis; elle indique probablement dans quel sens, selon l'auteur, la région se raccordait avec la portion plus septentrionale de l'Amérique, découverte par Balboa. Deux grandes îles sans nom bordent cette partie de la côte; bien que situées à des latitudes plus élevées que le port de Saint-Julien, elles représentent sans doute les îles des Tiburons et de Saint-Paul.

Il est regrettable que Pigafetta n'ait pas ajouté à sa relation une carte d'ensemble des régions visitées par lui à bord de l'armada; on aurait ainsi appris comment le compagnon de Magellan se représentait l'immense segment de la surface terrestre qu'il était le premier à décrire.

Des érudits modernes ont discuté, avec quelque vivacité même, à propos de la première carte qui montre l'itinéraire de la *Victoria*. Nous apportons à ce débat quelques arguments qui, venant s'ajouter aux preuves de Wieser et d'autres, nous ont amené à voir dans le globe en segments de Johann Schöner, de 1523, ayant appartenu à la collection de H. Stevens de Vermont⁽¹⁾, le document historique en question. Œuvre de circonstance avant tout, son

cette trahison, qui fut perpétrée en 1547 seulement. — H. HARRISSE, *Sébastien Cabot, pilote-major de Charles Quint (1512-1547)*. REVUE HISTORIQUE. Paris, 1909, septembre-octobre. A propos de J. TOR. MEDINA, *El Veneciano Sebastian Caboto al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje a las Molucas, etc.* Sevilla, 1908, 2 vol. in-fol.

(1) COOTE, *Johann Schöner, a reconstruction of his globe of 1523*, p. xvi.

auteur, le cosmographe allemand, ne paraît avoir eu d'autre ambition que de répandre, avant tous ses collègues du nord de l'Europe, la nouvelle de la première circumnavigation du monde. Il ne s'est donc pas attaché à fournir une carte détaillée des nouvelles régions : le détroit de Magellan y est représenté, mais il se confond presque avec le port de Saint-Julien ; en comparaison avec cette esquisse, le croquis de Pigafetta est un modèle de précision. La carte de Schöner dérive directement de la lettre de Max. Transylvain, imprimée en première édition en janvier 1523, que l'auteur cite en toutes lettres dans la brochure à laquelle sa carte sert d'illustration (1).

Ce qui avait empêché A.-E. Nordenskiöld d'admettre la date précitée pour la confection de l'œuvre, c'est avant tout la séparation de l'Amérique et du continent asiatique par un bras de mer qui relie, par le nord, le Pacifique à l'océan Atlantique. Nous avons exposé ailleurs quelle fut l'origine de cette représentation dans la cartographie portugaise ; rappelons brièvement qu'elle est née du Golfus Sinnarum qui s'étendait, dans les mappemondes du début du XVI^e siècle, entre la Chine et l'Amérique du Nord ; sur les cartes postérieures, on a enlevé simplement la partie septentrionale du Grand golfe, sous l'influence des portulans du type de Canerio (1502) (2). Magellan ne prouva pas que l'Asie est distincte de l'Amérique ; ce fait ne fut établi qu'en 1728, par Vitus Bering. D'autre part, la jonction de Terre-Neuve (Baccalaos) et de la Floride, celle de l'Amérique centrale et du Brésil, avaient été admises par nombre de géographes avant l'année 1520. Plusieurs indices attestent que Schöner a d'ailleurs travaillé sans user de beaucoup de critique, et sans essayer d'harmoniser les données nouvelles avec la théorie des anciens ; l'île de Cuba, dont l'appellation est mal apportée sur la carte, ne revêt plus la curieuse forme enroulée des documents portugais antérieurs, mais dérive directement du modèle espagnol que le dessi-

(1) *De nuper sub Castiliae ac Portugaliae Regibus Serenissimis repertis Insulis ac Regionibus, Joannis Schöner Charolipolitani epistola et Globus Geographicus, seriem navigationum annotantibus. Clarissimo atque disertissimo viro D^{no} Reymero de Strejtpergk, ecclesiae Babenbergensis Canonico dicatae. Timiripiae, Anno Incarnat. Dni 1523.*

(2) J. DENUCÉ, *Les origines de la cartographie portugaise*. Appendice, carte 5.

nateur a eu sous les yeux; comme dans la pièce du même auteur de l'année 1531, Sumatra s'y appelle « Samotra sive Taprobana », et la Chine s'avance en pointe vers les Moluques; le continent austral est découpé en un certain nombre de grandes îles, conception qui se rapproche assez bien de celle de Pigafetta concernant sa sixième partie du monde. Il est superflu d'énumérer les données de Wieser (1), de Coote, de Kretschmer (2) et de Gallois pour attribuer la carte à Schöner et à l'année 1523.

Ce globe en fuseaux n'est en somme que l'interprétation d'une mappemonde espagnole (3), perdue aujourd'hui, et qui aurait donc montré, avant Schöner, les résultats du voyage de Magellan et de del Cano. Qui peut avoir été son auteur, « Espagnol très savant »? Coote hésite entre Est. Gomez, Nuñez Garcia et Diego Ribeiro, mais semble finalement admettre le dernier; L. Gallois tend plutôt à voir dans l'œuvre une copie du globe de Max. Transylvain (4). Nous inclinons à attribuer la mappemonde castillane au pilote-géographe Juan Vespuce, dont l'autorité avait suggéré à Schöner de représenter dans ses globes antérieurs l'Amérique comme un continent distinct. S. Ruge avait été amené, d'après l'orthographe d' « Antiglie insule » sur les

(1) FRANZ. R. V. WIESER, *Der verschollene Globus des Johannes Schöner von 1523 wieder aufgefunden und kritisch gewürdigt*. SITZGSBER. AK. WISS. WIEN, Phil.-Hist. Kl., 1888, Bd. CXVII, Abh. 5.

(2) K. KRETSCHNER, *Der Globus Joh. Schöner's vom J. 1520*. FESTSCHRIFT FÜR HEINR. KIEPERT. Berlin, 1898, pp. 115 et suiv.

(3) On sait que Charles-Quint, après la réception des survivants de l'expédition de Magellan, fit parvenir à son frère, l'archiduc Ferdinand, une description du voyage, un sac d'épices des Moluques, un oiseau d'une beauté merveilleuse, et un globe sur lequel se trouvait marquée la route de la *Victoria*. Nous croyons pouvoir identifier ce globe avec le modèle que Schöner a eu sous ses yeux : « ... exemplar haud fallabile aemulatus, quod Hispaniorum solertia cuidam viro honore conspicuo transmisit ». (*De nuper sub Castiliae.*) Le grand personnage en question serait l'archiduc Ferdinand, qui résida en 1522 à Nuremberg (avec Venise, les seuls noms de ville de l'Europe centrale qui figurent sur les fuseaux); Franc. Chiericato, le nonce apostolique avec qui l'archiduc partagea les présents de l'empereur, se trouvait encore en cette ville au mois de décembre 1523. *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, t. 1, p. 176.

(4) *Revue historique*. Paris, 1894, t. LV. Compte rendu de H. HARRISSE, *Discovery of North America*.

fuseaux de Schöner, à se prononcer pour un original italien ⁽¹⁾; cette dénomination se retrouve, en effet, sur la mappemonde en deux hémisphères de J. Vespuce, de 1523, inspirée par les pilotes du *S. Antonio*, déserteurs de l'expédition de Magellan. Cette carte représente également la côte de l'Asie orientale, se dirigeant droit vers le nord; on y retrouve aussi les petits archipels à la côte nord de l'Amérique méridionale et au sud de Cuba.

On a publié le fragment d'une carte manuscrite du même type que celle de Juan Vespuce de 1523, c'est-à-dire à projection polaire équidistante ⁽²⁾; très mal conservée, on distingue toutefois encore nettement dans l'intervalle entre les deux hémisphères, une esquisse du détroit de Magellan avec la légende : « Haec (Victoria) est sola navis que ad hispaniam pervenit mense septembris anno natali XPR, VI die 1522 que quidem omnem vincit antiquitatem siquidem e columnis erculeis per fortum ». Malheureusement, le segment conservé ne montre qu'une partie de l'Europe, l'Asie occidentale et la partie nord-est de l'Afrique. D'origine incontestablement espagnole, il constitue avec la carte de J. Vespuce de 1523, le premier spécimen du genre de projection précitée; ce trait plaide fortement en faveur d'une origine commune.

(1) *Die Entwicklung der Kartographie von Amerika bis 1576*. PETERM. MITTEIL. Ergänzungsheft Nr. 106, p. 60. Il date les segments de carte de Schöner d'une époque beaucoup plus rapprochée. De même, NORDENSKIÖLD, *Periplus*, p. 157, et *Fac-simile Atlas*, p. 80; H. HARRISSE, *loc. cit.*, p. 520. — Nordenskiöld s'appuie, pour défendre la date de 1540, sur le fait que la distance de l'équateur au pôle mesure trois fois la largeur du segment à l'équateur; or, cet arrangement se trouve déjà sur le petit hémisphère de Franc. Monachus de 1525, et cet auteur convient qu'il a mis à profit l'œuvre de Schöner, dont il rejette toutefois la séparation de l'Amérique et de l'Asie. (Joannes Sconer, reiectis iis, quae de Orientalibus prodit. *De Situ Orbis*. Antverpiae, 1526; d'après le texte publié par GALLOIS.) Avant lui, déclare le moine flamand, la conception de Schöner, relative à la séparation des deux continents, était généralement admise.

M. Fiorini, ayant examiné les différentes opinions, ne se prononce pas sur l'époque de la carte de Schöner. *Le sfere cosmografice e specialmente le sfere terrestre*. BOL. SOC. GEOGR. ITAL. Rome, 1894. — S. Günther se rallie à l'opinion de Wieser, Coote, Kretschmer et Gallois. *Erd- und Himmelsgloben; ihre Geschichte und Konstruktion, nach dem italienischen M. Fiorinis frei bearbeitet*. Leipzig, 1895.

(2) RAVESTEIN, *Supplement to the 8th list of books; Voynich*. — Voir aussi VIC. VERA, *Una mapa mundi español del siglo XVI*. B. R. SOC. GEOGR. Madrid, 1902, XLIV, p. 637. L'auteur semble attribuer la carte au Père Urdanete, qui l'aurait exécutée pendant son voyage aux Moluques sous les ordres de Loaisa, 1524-1529.

Le document cartographique qui nous montre le premier, de façon précise, les résultats de l'expédition de 1519-1522, est la mappemonde anonyme de la bibliothèque royale de Turin, dont H. Harrisse a publié la partie américaine dans son livre capital sur la découverte de l'Amérique du Nord (1). Cette pièce offre également ceci de remarquable, qu'elle constitue, avec les fuseaux sphériques de Schöner de 1523, la transition entre l'ancienne cartographie portugaise et les produits de l'école de Séville ; l'auteur n'a pas su raccorder la péninsule de la Floride à l'Amérique centrale avec le même discernement que les Reinel sur la grande carte de l'océan Atlantique, qui se trouve à la Bibliothèque Nationale de Paris. L'Amérique méridionale est pourvue d'une nomenclature abondante et correcte ; plusieurs désignations ne se retrouvent pas ailleurs, preuves d'une étroite parenté avec un précieux original perdu aujourd'hui. Nous y voyons pour la première fois un tracé très satisfaisant de la côte américaine méridionale, caractérisé seulement par un trait qui frappera de plus en plus dans les cartes postérieures : un Rio de la Plata situé dix degrés trop vers l'ouest. Au nord du détroit de Magellan, le littoral du Chili se poursuit sur une longueur de six degrés, jusqu'à la « Tierra de diziembre », dénomination qui rappelle l'époque de l'année à laquelle Magellan longea cette terre. La carte ne montre que les contours de régions réellement découvertes ; c'est ce qui explique le brusque arrêt de la ligne de côte au nord de la Floride, alors qu'une foule de documents contemporains relie sans hésiter la presqu'île floridienne à Terre-Neuve. Le groupe des Moluques et de la Sonde, Camatra, Gelolo et quelques îles sans nom, sont relativement bien situés (2). La configuration de l'isthme de Panama autorise à dater la carte de l'année 1523 ; en effet, le Pacifique se termine au sud de Panama, à la latitude extrême atteinte en 1522 au cours de l'expédition envoyée par Pedrarias, sous Pascual de Andragaya ; au nord, la carte ne signale pas

(1) *Discovery of North America*, p. 529, pl. XIX.

(2) VINC. BELLIO, *Antiche Carte geografiche che si trovano in Italia riguardanti l'America*. RACCOLTA COMMISS. COLONBIANA, parte IV, t. 2, p. 118 — Les *Studi bio-bibliogr.* mentionnent la carte sous le numéro XXII.

encore les résultats du voyage de Franc. Hern. de Cordoba, qui explora ces parages en 1524.

La première mappemonde imprimée, signée et datée, où le détroit de Magellan se trouve convenablement porté, est l'œuvre d'Oronce Finé, de 1531 ⁽¹⁾; le passage sud-américain y figure sans nom, mais le « mare Pacificum » de Pigafetta y devient « mare Magellanicum », qui sera repris par une série de cartes postérieures. De même, le nom de Magellanica resta longtemps appliqué, d'abord à la Patagonie ⁽²⁾, ensuite aux terres continentales de l'autre côté du détroit. Ce fut Mercator qui consacra définitivement le nom de Terre Magellanique au cinquième continent, sur ses fameuses sphères de 1544 : « Quinta haec, et quidam amplissima pars, quantum conjectare licet nuper Orbi nostro accessit, verum paucis adhuc littoribus explorata ». Elle est très étendue et occupe toute la calotte de l'hémisphère sud, ayant pour amorce la Terre de Feu qui en fait partie.

12. — Dernières expéditions espagnoles aux Moluques. La junta de Badajoz et la fin de la querelle des Moluques.

Dans la série des tentatives pour atteindre les Moluques par la voie de l'ouest, il convient de citer toujours en premier lieu le voyage du pilote Andres Niño et Davila, équipé simultanément avec l'expédition de Magellan. Lors de la découverte du Pacifique, Balboa, nous l'avons vu, avait formé le plan de se lancer par ce nouvel océan à la recherche des îles aux épices; le roi aurait même concédé au conquistador quatre petits bâtiments, à construire sur la côte même du Pacifique; mais la mort prématurée du chef empêcha la réalisation du projet. Celui-ci fut repris en 1519 par le pilote royal Andres Garcia Niño, qui s'offrit à pourvoir lui-même à tous les frais de l'équipement; le prince finit par intervenir cependant pour la majeure

(1) A. E. NORDENSKIÖLD, *Fac-simile Atlas*, pl. XLI, et *Periplus*, p. 188.

(2) Les cartes générales de Ribeiro à Weimar et à Rome de 1529 : « Tiera de Fernam de Magallanes » ou « Tiera de Patagones ».

partie et, comme pour l'expédition de Magellan, ce fut Christobal de Haro qui fournit le reste. Le roi choisit Gil Gonzalez Davila, contador de l'île Hispaniola, en qualité de capitaine général de la petite flottille; dans les instructions du voyage, il était dit qu'on suivrait la côte du Pacifique vers le nord pendant mille lieues, par mer ou par terre, distance jugée suffisante pour être renseigné sur les archipels du Sinus Magnus, auxquels appartenaient les Moluques; on s'informerait également de l'existence d'un canal entre l'Atlantique et la Mar del Sur. Le Conseil des Indes attendait avec anxiété l'issue de ce nouvel effort vers la réalisation du double but de tant d'expéditions depuis Colomb; selon Pierre Martyr, Davila devait prouver que la nature n'avait pas créé un obstacle aussi pernicieux aux intérêts de l'Europe que l'absence d'un passage à l'autre océan (1) !

On commença la construction des navires au début de 1519. Outre le mauvais vouloir du gouverneur du Mexique, Pedrarias, le climat et la région montagneuse, presque impraticable, entravèrent considérablement la marche des travaux; sur deux cents hommes, chargés de transporter le matériel d'une côte à l'autre, cent-vingt avaient succombé !

Le 21 janvier 1522, les navires purent appareiller (2); en quittant les îles des Perles, on côtoya le littoral vers le nord sur une étendue de cent lieues, jusqu'au golfe de Nicoya; en ce point, l'eau n'aurait plus été potable, des brumes épaisses se seraient opposées à la continuation du voyage (3), et les navires étaient dans un tel état que des réparations urgentes furent nécessitées. Les bâtiments ayant été tirés sur le rivage, Davila s'aventura avec une partie des équipages à l'intérieur du pays et pénétra jusqu'au lac de Nicaragua; celui-ci, au dire des indigènes, communiquait avec la mer du nord. Le pilote Niño devait reprendre l'exploration avec les navires le long de la côte; il parvint en effet à une baie qu'il dénomma de Fouseca, d'après l'illustre président du Conseil des Indes. Le commandant de l'escadre y

(1) P. MARTYR D'ANGHIERRA, *De Orbe Novo*, dec. VII, cap. V.

(2) *Itinerario y cuentas de G. G. d'Avila por il tesorero Andres de Coreceda*, dans M. DE PERALTA, *Costa Rica, Nicaragua y Panama*. Madrid, 1883. — *Colección de doc. relativos al descub.* Madrid, 1867, VIII, p. 17.

(3) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. V.

ayant rejoint son second, il crut que la baie recélait une issue dans le lac Managua qui, de son côté, aurait donné dans celui de Nicaragua. Presque certain d'avoir touché au détroit interocéanique, Davila se hâta de rentrer en Espagne ! A Cortez fut réservée la tâche d'exécuter la seconde partie du plan de Niño.

Entretemps étaient arrivés à Séville les dix-huit survivants de l'expédition de Magellan. Le roi João III fit parvenir, le 28 septembre 1522, le lendemain pour ainsi dire du retour de la *Victoria*, des plaintes et des protestations auprès de l'empereur au sujet de ce navire, chargé de clous de girofle des Moluques, ces îles étant situées dans son domaine; il exigea la prompte reddition de toute la cargaison d'épices et des punitions pour le capitaine et l'équipage du vaisseau (1). Cette réclamation énergique produisit une certaine sensation à la Cour de Castille. Charles-Quint, dans une réponse pondérée, proposa une fois de plus la solution qui, seule, aurait pu mettre fin aux contestations à propos des Moluques : chaque puissance enverrait sur les lieux une caravelle et des gens compétents qui fixeraient de commun accord la ligne de démarcation ; le pape Adrien VI serait pris comme arbitre et expédierait également un navire en Orient ; en attendant, aucun des monarques n'enverrait de flottille dans les mers et pays en litige (2). Mais le *statu quo*, si fortement préconisé par l'empereur, ne fut observé ni par lui-même ni par João III ; les deux princes firent équiper en secret des armadas pour l'exploration rapide du monde insulaire au sud-est de l'Asie (3). Le roi de Portugal incita ses agents, Luiz

(1) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 462 : lettre du roi João III à son ambassadeur Luiz de Silveira.

(2) *Ibid.*, p. 462 : lettre du 12 décembre, de l'empereur à João III.

(3) Diego Barbosa, beau-père de Magellan, présenta entre autres, en 1523, un discours à l'empereur, dans lequel il engagea Charles V à persévérer dans la navigation aux Moluques. Ce manifeste est encore remarquable sous un autre rapport. Barbosa osa y faire allusion au vice fondamental dans l'organisation de la première expédition aux Moluques, c'est-à-dire à la dualité dans le commandement : « le capitaine général que S. M entend envoyer à la tête de l'escadre, devra clairement savoir ce qu'il a à faire, et ses compagnons ne devront pas être porteurs d'instructions contraires aux siennes ; sinon, il y aura confusion et, par suite, perte totale de l'expédition ». NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 300.

de Silveira et Nuño Ribeiro, que nous connaissions déjà pour avoir fait des propositions analogues à Magellan, à attirer à Lisbonne les principaux survivants de la circumnavigation du globe ; tour à tour ils devaient tâcher de gagner par des offres brillantes Alv. de Mezquita, Est. Gomez et Pancaldo (1).

La première tentative, après Magellan, pour chercher par la mer des Antilles un passage au Pacifique, fut celle de Lucas Vazquez de Ayllon (2) ; par cédula royale du 12 juin 1523, il obtint l'autorisation d'équiper à ses propres frais plusieurs navires, et la mission d'examiner le littoral du continent américain au nord de l'île Hispaniola, entre 35° et 37° de latitude nord, région qui correspond à la partie de côte entre Pamlico Sound, dans la Caroline du nord, et le cap Henry, en Virginie (3). Comme pour toutes les entreprises de ce genre, il lui fut strictement défendu d'entrer dans les démarcations du domaine portugais. H. HARRISSE présume que la reconnaissance ne s'est étendue que sur une petite portion du littoral, entre quelque point au nord de Georgetown Entrance et le cap Fear River (juillet 1525).

De l'année 1523, on doit dater également le premier des nombreux efforts de Ferdinand Cortez pour réaliser la grande idée de l'empereur : la recherche d'un chemin direct aux Moluques. Au mois de décembre, Pedro de Alvarado partit, sur ses ordres, du Mexique, traversa tout le Guatémala et arriva à la côte du Pacifique, à San Salvador, dont la capitale fut fondée en 1525.

Dans sa « relacion quarta », Cortez promit à Charles V de se consacrer dorénavant de toutes ses forces et de ses moyens personnels à la découverte du détroit dans les parages de l'isthme ; comme il le dit à plusieurs reprises, ce fut le rêve de sa vie, « la cosa que yo en este mundo, mas deseo topar ». Le 11 janvier 1524, il envoya dans ce but, et par ordre de l'empereur, son lieutenant Christobal de Olid, en même temps que Hurtado de Men-

(1) *Torre do Tombo*, p. 463, et SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, I, p. 129 : lettre du 3 mars 1523 à l'ambassadeur Luiz de Silveira.

(2) *Docum. ined. de Indias*, vol. XXII. — NAVARRETE, *Colección*, t. III, p. 153.

(3) H. HARRISSE, *Discovery of North America*, p. 207.

doza, de Vera Cruz au Honduras avec trois navires; de Mendoza devait continuer ensuite la route jusqu'au Darien ⁽¹⁾; mais la navigation projetée n'eut pas lieu à cause de la désertion de Christobal de Olid. L'année suivante, Cortez lui-même partit à la tête de ses troupes, de la côte de Vera Cruz pour le Honduras, où il arriva le 15 avril 1525; chemin faisant, il se fit renseigner minutieusement sur les moindres cours d'eau et les routes les plus praticables de l'isthme.

Plus tard, lorsqu'il eut acquis de Montezuma la grande carte des côtes de l'empire, il engagea les pilotes à chercher le passage dans la province de Coatzacoalecos et particulièrement entre deux montagnes, appelées aujourd'hui S. Martin et S. Anton ⁽²⁾. L'attention des marins se porta, en outre, sur la Bahia de la Ascension; on crut y avoir touché à l'embouchure du canal entre les deux mers ⁽³⁾. Simultanément avec le voyage de Christobal de Olid, Cortez avait ordonné de scruter la côte entre le Rio Panuco et la Floride; il envoya enfin, en 1526, des navires de l'autre côté de l'isthme, de Zocatula à Panama, avec mission de s'informer du sort de la *Trinidad* ⁽⁴⁾.

Après l'échec de toutes ces entreprises, auxquelles il faut ajouter les voyages de Hernando Cordoba, d'Alvarez de Pineda et d'autres, on acquit la certitude, vers 1525, que depuis le golfe d'Uraba jusqu'à la Floride, il n'existait pas de détroit. On se mit à le chercher alors à des latitudes plus élevées. Cortez aurait déjà fait reconnaître le littoral entre la Floride et Terre-Neuve; mais ce fut un ancien pilote de l'escadre de Magellan, Estevam Gomez, qui fut envoyé spécialement, en février 1525, à la découverte d'un détroit dans ces parages. Gomez courut le long de la côte jusqu'à 38°41' de latitude nord; ayant reconnu la région qui porte son nom sur les

(1) *Docum. ined. de Indias*, vol. XII, p. 387.

(2) NAVARRETE, *Examen historico-crítico de los viajes apócrifos*. COLECCIÓN DE DOC. INED. DE ESPAÑA, IV, p. 24. Puis, dans sa lettre du 15 octobre 1524, Mexico: « porque se tiene cierto que en aquella costa hay estrecho, que pasa a la mar del Sur, y si se hallasse, segun cierta figura, que yo tengo del paraje ». LORENZANA, *Historia de Nueva-España*. Mexico, 1770, p. 382.

(3) *Colección de doc. ined. relativos al descubr.*, vol. XIII, p. 162.

(4) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IX, cap. IX, et lib. V, cap. VII.

anciennes cartes, il put relier les possessions de la Castille à celles du Portugal dans l'Amérique septentrionale (1).

Le voyage de Giovanni Verrazano, corsaire au service de la France, en guerre ouverte en ce moment avec l'Espagne, fut entrepris dans l'intention de chercher le canal dont l'existence était « admise par les cosmographes de toutes les nations (2) », qui permettrait d'aller en Chine par une route plus facile que celle de Magellan (3). Parti de Dieppe le 17 janvier 1524, il s'approcha du cap Fear, vers 34° de latitude nord, le 7 mars, et reconnut une partie de Terre-Neuve; le 8 juillet, il était de retour en France.

L'exploit de Magellan ne trouva que peu d'imitateurs parmi les navigateurs de l'époque. L'expédition de Loaisa qui quitta la Corogne, le 24 août 1525, ayant à bord Seb. del Cano et quelques autres survivants de la *Victoria*, réussit bien à franchir le détroit patagonique, mais avec infiniment plus de difficultés qu'en 1520 (4). A l'arrivée du navire aux Moluques, on trouva l'archipel complètement soumis au Portugal; Tidore avait été détruite et les rois amis de la Castille étaient en exil. Les Espagnols apprirent du roi de Gilolo de quelle façon les marins de la *Trinidad* avaient été traités par le capitaine général de Brito. Les Portugais se dirigèrent également contre les nouveaux arrivés et exigèrent immédiatement la reddition du navire de Loaisa. Le commandant Martin Iñiguez ayant confiance dans ses armes, refusa nettement; l'armada ennemie s'avança alors, faisant mine de s'emparer du bâtiment castillan; celui-ci reprit incontinent sa route vers Tidore sans que les Portugais osassent l'attaquer. Le roi de Gilolo jura de nouveau fidélité à l'empereur. Cependant les navires portugais revinrent et livrèrent plusieurs combats à Iñiguez, dont l'issue resta indécise. La lutte entre les Européens continua jusqu'à l'arrivée du grand vaisseau espagnol sous Saavedra, en 1528.

(1) *Capitulación que se tomó con Est. Gomez*. DOCUM. INED. DE INDIAS, XX, p. 74. — H. HARRISSE, *Discovery of North America*, pp. 229-243.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VI, cap. IX.

(3) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 463. — *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, 2, p. 332.

(4) NAVARRETE, *Colección*, t. V. — HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. VII, cap. VI.

Sur un plan plus grandiose que l'expédition de Loaisa, fut organisée l'escadre de Sébastien Cabot, en août 1525; les frais d'équipement en furent en partie couverts par la vente des épices rapportées par la *Victoria* ⁽¹⁾. Le pilote principal de la Casa de Séville se faisait fort d'atteindre les Moluques en moins de temps que la flottille de Magellan ⁽²⁾; il fut, en outre, chargé d'explorer de plus près les innombrables archipels éparpillés dans le Grand golfe, entrevus en partie par l'armada de 1519. L'escadre de Sébastien Cabot, sortie en grande pompe du port de la Corogne, échoua piteusement au Rio de la Plata.

Bien que l'expédition de Diego Garcia, préparée la même année que la précédente et principalement aux frais de Christ. de Haro, eût pour mission spéciale d'examiner le fleuve de la Plata, il fut stipulé cependant dans les instructions du voyage que le commandant devait chercher par tous les moyens à ramener en Espagne J. de Cartagena et le clerc français, qui avaient été abandonnés par Magellan au port de Saint-Julien ⁽³⁾.

L'année après le retour des deux dernières expéditions (1527), Charles V envoya aux Moluques une nouvelle flottille, mais par la voie de Panama; comme pour l'expédition de Davila et d'Andres Niño, les bâtiments furent construits sur le rivage du Pacifique. Le capitaine général Saavedra devait tâcher de s'informer, d'abord du sort des missions de Loaisa et de Cabot, ensuite de celui des cinquante-sept hommes de l'équipage de la *Trinidad*; il lui fut recommandé également de s'efforcer de retrouver Juan Serrano et les Espagnols qui avaient été retenus à Zubu ⁽⁴⁾. Ferd. Cortez, capitaine de la Nouvelle Espagne, reçut des ordres pour faciliter de tous ses moyens l'équipement et le départ des navires de Saavedra ⁽⁵⁾.

On abandonnait donc déjà ainsi la nouvelle route aux Moluques par le détroit, découverte au prix de tant de difficultés par Magellan. Durant

(1) H. HARRISSE, *J. and Seb. Cabot*, p. 186.

(2) P. MARTYR, *loc. cit.*, dec. VII, cap. II.

(3) HERRERA, *Colección*, dec. III, lib. X, cap. I. — MEDINA, *Colección*, t. III, p. 439.

(4) NAVARRETE, *Colección*, t. V, p. 448.

(5) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 489 : lettre du 20 juin 1527.

vingt ans, nulle expédition ne fut plus dirigée vers ces parages. En 1557-1558, Juan Ladrillero entreprit un dernier voyage au canal; les gouverneurs du Pérou et du Chili firent reconnaître dans la mesure du possible la côte sud-occidentale de leur territoire; mais ils ne purent empêcher que le souvenir des expéditions antérieures par le détroit se perdit peu à peu. On mit finalement son existence même en doute, le bruit se répandant que l'entrée du passage avait été fermée par un formidable tremblement de terre ⁽¹⁾.

Ces rumeurs s'évanouirent cependant, lorsqu'on apprit en Castille, à la fin du XVI^e siècle, que plusieurs navires étrangers avaient franchi le détroit et pillé les vaisseaux et les colonies espagnoles, établies le long de la côte du Pacifique: c'étaient des corsaires anglais et hollandais, tels que Drake, Olivier Van Noort, Candish, Mahu, Spilbergen, dont les incursions dévastatrices nécessitèrent de la part de la Castille les expéditions de Sarmiento, de Nodal et de Veá.

La non-réussite de cette longue série d'entreprises pour trouver un passage à la Mar del Sur, du côté des Antilles d'une part, les dangers que comportait le passage par le détroit de Magellan d'autre part, firent préférer finalement le transport des marchandises destinées à l'Asie orientale, à travers les montagnes de l'Amérique centrale, de Nombre de Dios ou Portobelo à Panama, surtout lorsque le premier point eut été fortifié contre les attaques des corsaires; on évitait ainsi plus de sept mille lieues d'une navigation périlleuse ⁽²⁾. Déjà Cortez avait conçu le plan de construire, sur la côte du Pacifique, une ville fortifiée pourvue d'un bon port, d'où partiraient les flottilles en destination de l'Extrême-Orient ⁽³⁾; ce projet allait de pair avec l'idée du percement de l'isthme. Antonio Galvão ⁽⁴⁾ rapporte que l'on songea

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. XIII. — HERRERA, *Descripción de las Indias occid.*, cap. XV, p. 20.

(2) OVIEDO, *Historia de las Indias*, p. 515.

(3) *Raccolta Commiss. Colombiana*, partie III, t. 2, p. 291: Diarii de Marino Sanuto, sous la date du 10 mars 1529.

(4) *Loc. cit.* Édition de Lisbonne, 1731, p. 75. — FERD. DENIS, *Portugal*. Paris, 1846, p. 208.

à faire ce canal gigantesque dans un des quatre endroits suivants : 1° entre le golfe San Miguel et celui d'Uraba ; il aurait mesuré dans ce cas vingt-cinq lieues de longueur ; 2° de Panama à Nombre de Dios, dix-sept lieues ; 3° en utilisant la rivière et le lac de Nicaragua ; 4° de Tagante (Tecoanapa?) au Rio de Vera Cruz.

Mais aucun de ces plans ne fut approuvé par le Conseil des Indes, non tant à cause des difficultés d'ordre pratique qu'à cause de la crise politique au milieu de laquelle l'empereur se débattait en ce moment.

Charles-Quint avait de nouveau fait insister, en l'année 1523, auprès de João III pour éclaircir la question de la seigneurie des Moluques et des démarcations en Asie. La Cour de Lisbonne ne répondit-elle pas à l'invitation de l'empereur ? Quoi qu'il en soit, Charles se plaignit dans une longue lettre ⁽¹⁾ de ce que son beau-frère était l'unique cause de toutes ces longueurs, de toutes ces contrariétés, et cela au moment où il avait besoin de toute son énergie pour combattre les ennemis de la chrétienté. Les Portugais maintinrent malgré tout leurs protestations contre la soi-disant usurpation des Moluques par la Castille et n'acceptèrent ni la proposition d'envoyer une commission mixte à Malacca ni l'arbitrage du pape, trop manifestement dévoué à la cause de Charles. Entretemps ils continuèrent à faire aux îles des épices un trafic intense, source de grands bénéfices pour le royaume. D'après Herrera, ils auraient présenté, dès l'année 1523, une somme de 300,000 ducats pour que l'empereur leur cédât le monopole du commerce dans les mers d'Insulinde ⁽²⁾.

Par la capitulation du 19 février 1524, faite à Vittoria, les deux monarques prétendirent mettre une fin à la fâcheuse situation qu'ils avaient créée aux Moluques ; chacun désignerait trois astronomes, trois pilotes et marins, et trois savants, qui se réuniraient au mois de mars suivant à la

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 312 : lettre du 18 décembre 1523.

(2) HERRERA, *loc. cit.*, dec. III, lib. IV, cap. XX. Lettre de Ruy Faleiro à l'empereur, de l'année 1523.

frontière hispano-portugaise, entre Badajoz et Yelbes (Elvas). Ce conseil se fit adjoindre les hommes les plus réputés en matière de navigation dans les deux pays de la péninsule ibérique. Nous ne nous attarderons pas aux discussions stériles de ce congrès, la fameuse Junta de Badajoz (1). A la Cour des deux princes, on ne se fit d'ailleurs pas d'illusion sur l'issue de la conférence; on y était persuadé d'avance qu'elle n'aboutirait à aucune conclusion, vu les dispositions du roi de Portugal (2). Nous avons déjà eu l'occasion de parler des faux bruits que les survivants de l'expédition de Magellan avaient fait circuler à Badajoz au sujet de la situation des Moluques; les Portugais citèrent, de leur côté, le témoignage de l'Espagnol de Bustamente, marin de la *Victoria* qui, en expirant aux îles Maldives, déclara dans son testament, pour la tranquillité de sa conscience, que plusieurs contrats signés avec les rois des îles aux épices en 1521, étaient contraires à la vérité (3).

Un certain nombre d'indices font croire par contre que, comme Pires, plusieurs cartographes portugais et italiens (4) plaçaient les Moluques dans l'hémisphère de la Castille: nous avons cité l'avis du Génois Pancaldo et celui des Reinel, d'après leurs portulans. Fernand Colomb, résumant en quelque sorte les négociations de Badajoz, rapporte qu'un des deux globes que les Portugais avaient apportés aux réunions, était en faveur des prétentions espagnoles: la ligne de démarcation s'y trouvait tracée à 21°30' ouest de l'île de San Antonio (archipel du cap Vert), au lieu de l'île de Sal ou Buena Vista, comme sur leurs autres sphères; le lendemain, les Portugais auraient refusé d'exhiber encore ce globe à la conférence. Colomb s'appuya finalement sur le livre d'un des délégués portugais, maître Margallo, et sur une réunion d'autorités cosmographiques du même pays, où l'on

(1) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 320. — MEDINA, *Colección*, t. I, p. 330: « Capitulacion hecha entre el Emperador y Rey de Portugal sobre los límites y posesiones del Maluco ».

(2) *Raccolta Commiss. Colombiana*, parte III, t. 4, p. 117: dépêche de Gaspere Contarini, du 23 février 1524.

(3) J. DE BARROS, *Da Asia*, dec. III, lib. V, cap. X.

(4) Planisphère de Nuno Garcia de Turin, 1522. La ligne de démarcation y traverse Sumatra, conformément aux vues de del Cano et de Albo.

aurait déclaré que les Moluques étaient réellement situées dans le domaine de la Castille ⁽¹⁾; à la suite de cette constatation, dit-il, on aurait surveillé à Lisbonne, avec plus de rigueur que jamais, la circulation des cartes marines de l'Orient; beaucoup de portulans auraient été mis au feu ou saisis, et un ordre fut promulgué pour raccourcir les routes dans tous les autres, afin de rapprocher les Moluques de l'Inde; des cartes nautiques exactes ne furent plus délivrées qu'à condition de les retourner au dépôt de Lisbonne après le voyage.

Citons encore la déposition du Frère Thomas Duran, de Sébastien Cabot et de Juan Vespuce au cours des mêmes délibérations; ces autorités en appellent aussi aux cartes portugaises, corrigées à dessein tout récemment, et sur lesquelles la ligne de démarcation passait par Gilolo, à l'est des Moluques. Ce qu'il y a d'extraordinaire dans les discussions du côté espagnol, c'est l'importance attachée à la *Géographie* de Ptolémée, pour montrer que les Moluques, quoique ignorées par l'Alexandrin, ainsi que Malacca, se trouvaient à trente-deux degrés dans le domaine de la Castille. Or, pour la seule distance entre les fleuves Indus et Gange, Ptolémée se trompa de vingt degrés de longitude! Les développements oratoires des Espagnols à Badajoz auxquels nous venons de faire allusion, contrastent singulièrement avec le calme et le savoir des délégués portugais, à qui l'histoire a donné raison, au double point de vue de la situation astronomique des Moluques et de leurs premiers occupants.

Chaque parti maintenant ses prétentions, Charles V proposa alors une solution transitoire : comme il devait toujours au roi João III la somme de 200,000 ducats en paiement de la dot de sa sœur, il concéderait à son beau-frère le droit de commerce exclusif dans les mers des Moluques durant six ans, moyennant une redevance de 40,000 ducats par an ⁽²⁾. La querelle des Moluques n'en était pour cela pas encore à sa dernière phase; dans les deux pays, on organisa des enquêtes pour démontrer que c'étaient les marins de l'une ou de l'autre nation qui avaient les premiers mis le pied à Tidore

(2) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, p. 343, doc. 37.

(1) *Raccolta Commis. Colombiana*, parte III, t. 2, p. 290 : Diarii de Marino Sanuto, lit. XXXVI, du 22 août 1524, d'après une lettre de Gaspare Contarini.

et Ternate; nous connaissons une de ces instructions qui furent ordonnées au Portugal ⁽¹⁾; d'autres furent conduites par Christobal de Haro, qui cita entre autres comme témoins Gil Gonz. de Espinosa, Leone Pancaldo et Gines de Mafra ⁽²⁾.

Lorsque les six années touchèrent à leur fin, Charles-Quint, considérant que les avantages de la navigation aux Moluques par le détroit de Magellan ou celle par le Pacifique en partant de Panama, ne seraient jamais compensés par les profits problématiques du commerce des épices, se laissa gagner par les offres du Portugal. Les rois d'Angleterre et de France s'étant coalisés contre lui, il fit demander à João III par l'ambassadeur portugais, Lope Hortado de Mendonça, de conclure une alliance avec lui, et de faire à l'empire un prêt en argent, en navires et en artillerie. João III déclina l'alliance, prétextant ses coûteux armements pour l'Inde; mais il accepta la proposition de l'emprunt, à condition que l'empereur se désisterait de tous ses droits sur les Moluques ⁽³⁾. Par la capitulation de Saragosse, du 22 avril 1529, Charles-Quint abandonna donc au Portugal ses prétentions de seigneurie sur les îles aux épices, pour la somme de 350,000 ducats ⁽⁴⁾. Dans les stipulations du contrat fut prévue la nomination de trois astronomes et de trois pilotes, à choisir dans les deux pays qui, plus tard, fixeraient définitivement la ligne de démarcation; si cette commission statuait que les Moluques sont comprises dans le domaine portugais, l'empereur rembourserait les 350,000 ducats; pour le moment, il fut convenu de reculer la ligne de partage vers l'ouest de 17 degrés ou 297 1/2 lieues, à raison de 17 1/2 lieues le degré ⁽⁵⁾.

L'Espagne renonça du même coup virtuellement au commerce et à la navigation dans cette partie du monde; la « Casa de la Contratacion de las Especies », établie à la Corogne depuis le retour de la *Victoria*, dut fermer ses portes, sans égard aux récriminations du facteur principal

(1) *Alguns docum. de la Torre do Tombo*, p. 492.

(2) MEDINA, *Colección*, t. II, pp. 125 et suiv.

(3) E. A. DE BETTENCOURT, *Descobrimientos, guerras e conquistas dos Portugueses em terras de Ultramar nos seculos XV e XVI*. Lisboa, 1881, p. 247.

(4) NAVARRETE, *Colección*, t. IV, doc. 41, p. 389 : « Capitulacion hecha en Zaragoza... sobre la transaccion y venta... de las islas del Maluco en la forme que se expresa. »

(5) NAVARRETE, *Ibidem*.

Christobal de Haro, promoteur et organisateur des expéditions espagnoles aux îles des épices. Le marchand ne manqua pas d'intenter à la Couronne des procès longs et dispendieux, dans lesquels il exigea énergiquement d'être dédommagé pour les pertes énormes que lui causa la cession des Moluques au Portugal ⁽¹⁾.

Avant que la décision de la vente fût connue à l'archipel des épices, il s'y produisit encore une lutte acharnée entre Portugais et Espagnols; ceux-ci furent à la fin tellement aux abois, qu'en 1536 ils n'étaient plus que dix-sept en tout aux Moluques; en cette année, la paix étant signée, ils rentrèrent dans leur patrie à bord d'un navire portugais.

La capitulation de Saragosse constitue le dernier chapitre de l'histoire du conflit des Moluques; la mort inopinée de Magellan à Mactan en avait remis la solution de plusieurs dizaines d'années, car il est peu probable que l'amiral aurait appuyé les prétentions si manifestement erronées des délégués espagnols aux conférences de Badajoz. La transaction du 22 avril 1529 détruisit en quelque sorte le fruit de l'expédition du grand capitaine, puisqu'elle exclut les sujets de Charles-Quint, durant de longues années, de l'exploitation commerciale de la Chine, des Lequios et des Moluques ⁽²⁾, le principal objet des voyages de Magellan, de ses précurseurs et des continuateurs de son œuvre.

(1) *Arch. de Indias*, 1, 2, 2/2, num. 9. — MEDINA, *Colección*, t. II, p. 217, acte du 15 septembre 1537: « Crist. de Haro con el Fiscal de S. M. sobre que se le paguen ciertas cantidades de maravedis que adelantó para el apresto de las dos armadas del Maluco ».

(2) SOUSA VITERBO, *Trabalhos nauticos*, I, p. 119. L'auteur y cite deux lettres importantes de l'historien Antonio Galvão; il y est question d'une dernière expédition envoyée en 1536 par Ferd. Cortez aux Moluques, composée de deux navires sous les ordres des capitaines Fern. de Grijalvarez et Alvarado, et du pilote portugais Martim da Costa. Ce voyage échoua complètement parce que les Portugais s'opposèrent avec acharnement à tout atterrissage. Les deux navires avaient été construits à Tehuantepec; ils étaient partis d'Acapulco, faisant voile directement vers les Moluques « ao longuo da linha e a primeira terra que virão... era a ilha de Versay, que estaa mais de duzentas leguoas ha leste de Ternate e daqui forão ter a ele — contaau mais este Migell Nobre que dom Jorge d'Aluarado, guouernador de Guatemala, mandaua fazer dous nauios prestes que se dizião que hauião de partir loguo traz estes, e asy que ho marquez Fernão Cortes e o Visorrey dom Antonio de Memdomça, que nouamente chequara, mandaua fazer outra de gualcoões e muitos nauios daquela parte do sul pera mandar a *China e os Lequeos e ha Maluco e a descobrir outro nouo mundo* ».

INDEX

Les chiffres renvoient aux pages.

A

- Abarien, 309.
Abohad, 374.
Abraldez P. A., 112, 128, 132-133, 138.
Abrantes D. Lopo, 43.
Abreu, A. (de), 113, 116-118, 120-123, 125, 128, 139.
Abreu, V. G. (de), 103.
Abreu (Abreo), P., 117, 239, 293, 372.
Abreu, S. (de), 372.
Abreu (de), 38.
Abuleis, 345.
Abulfeda, 361.
Acaca ou Açaça, 306.
Acapulco, 308, 370, 403.
Achem, 373.
Açores, 41, 43-44, 156, 239, 359-360.
Acosta, A. (d'), 373.
Acunha, R. N. (de), 116.
Acunha, T. (de), 57, 119.
Acurio ou Acucio, 380.
Adelaide (Reine), 295.
Aden, 114, 303.
Admiralty Sound, 386.
Adoenara, 351.
Adrien VI, 29, 173, 175, 393.
Affaitati, J.-F., 101.
Affonso, L., 322, 324.
Afonço, D., 124.
Agacim, 122, 123, 373.
Agassa, 306.
Agnese, B., 300.
Agrace ou Agrazue, 377.
Agramonte, J. (d'), 70.
Agrigan, 369.
Aguade des bons Signes, 308-309.
Aguiar, J. (de), 251.
Aguilar de Campo, 381.
Aiguilles (cap des), 356.
Aijer Batoe Geggok, 350.
Aires, 379-380.
Alaminos, 84.
Alarcon, 79.
Albertis, E.-A. (de), 138, 202.
Albo, F., 11, 16, 17, 19, 25, 33, 149, 154, 252, 260, 262-264, 266-269, 277, 283, 285, 287, 294, 296, 297, 299, 300, 302-303, 305-309, 324, 326-328, 329, 330-332, 335-341, 349-354, 356-359, 380, 400.
Albuquerque, A. (de), 24, 35, 97, 101, 103, 104-106, 108-112, 114-118, 120-122, 124-125, 128, 134, 136, 139, 144, 159, 161-164, 210-211, 239, 243, 316.
Alburquerque, J. (de), 116, 125-127, 343, 377.
Alcaçoba ou Alcobaça, 92, 158.
Alcantara, 380.
Alderley (Stanley of), 14, 17, 18, 22, 24, 27, 39, 138, 197, 227, 275, 278, 300-301, 321, 327, 332, 334, 343, 353-356.
Aleman, V.-F., 141.
Alexandre VI, 44-46, 48.
Alfonso, Eva, 234-236.
Alfourous, 341.

- Aliquira, 353.
 Allemagne, 72, 158, 164, 239, 381.
 Almançor, 127, 342-343, 345-348, 374.
 Almeida, F. (d'), 43, 97, 101-104, 106, 108, 112, 128.
 Almeida, L. (d'), 97, 102-103.
 Alonso, M., 240.
 Alonso, O., 381.
 Alor, 351
 Alvarado, P. (de), 394, 403.
 Alvarenga, L.-S. (d'), 101.
 Alvares, D., 57.
 Alvares, Seb., 29, 69, 178, 180, 196, 200-209, 215, 220, 223, 225-227, 230, 233, 242.
 Alvarez, J., 145.
 Alvaro de Portugal, 168
 Alvitez, D., 176.
 Alvo. Voir Albo
 Al-Wâkin, 301.
 Amat di S. Filippo, 14, 250, 304, 390.
 Amazone, 53, 150.
 Ambalao ou Amblaoe, 350.
 Amboine ou Ambon, 122-124, 162, 350-351.
 Amoretti, 12, 13, 29, 301.
 Amoy, 42.
 Amsterdam, 354.
 Amundsen, R., 203.
 Andalousie, 207.
 Andes, 287.
 Andrade, P. (de), 144, 146, 176, 361.
 Andragaya, P. (de), 390.
 Anegada (pointe), 286.
 Anegados (Bajos), 266.
 Anghiera. Voir Martyr, P.
 Angleterre, 50, 85, 158, 172, 239, 402.
 Anjano, 123.
 Annriquez, 373.
 Ans (maestre), 382.
 Ansbargue, 365.
 Antigua de Darien, 64.
 Antilles, 43, 49, 52, 61, 62, 68, 77, 78, 85, 89, 147, 166, 198, 201, 243, 246, 366, 388, 394, 398.
 Antonio (maestre), 377
 Antonio, N., 23, 26, 36, 98.
 Anvers, 4, 10, 27, 72, 76, 143-144, 146-147, 239, 363-364.
 Apega, J. (de), 381.
 Apit, 312.
 Apponyi, A., 28.
 Aranaran, 352.
 Aranda, J. (de), 96, 143, 146, 168, 169, 170-172, 175, 185, 194, 201, 225, 230-232, 238.
 Aranda de Duero, 188-190, 253.
 Arauco, 300.
 Arbote, R., 239, 381.
 Arcos, 171.
 Argensola, B.-L. (de), 37, 38, 99, 118, 127-128, 153, 178, 233, 257, 292, 302, 326, 383.
 Arias, D., 365, 374.
 Artieta, N. (de), 198, 200.
 Arratia, J. (de), 380.
 Arucheto, 352.
 Arus, 123.
 Ascension (île), 168.
 Ascension (baie), 395.
 Asensio, J. T., 29.
 Asensio, V.-L., 9, 17, 21, 38, 98, 117, 140, 167-168, 171, 179, 182, 186, 188-189, 190-191, 197-201, 204-205, 207, 209, 210-212, 214, 219, 220-223, 231-232, 234-237, 239, 240-241, 247-248, 252, 254, 271, 291-293, 295, 321, 359, 368, 378, 380, 383.
 Atulabaon, 350.
 Augsburg, 10, 72.
 Aurea Chersonesos, 66.
 Autriche, 175.
 Autriche, Marg. (d'), 363.
 Avila. P. (de), 71, 84, 119, 211, 242, 246, 364, 366, 391-393, 397.
 Ayamonte, 323, 353.
 Ayllon, L.-V. (de), 394.
 Azamor, 129, 130-136, 321.
 Azevedo, A. (d'), 116.

B

- Bacallaos, 68, 85, 387.
 Bachian, 340-341, 343-347, 349, 374.

- Badajoz, 47, 119, 121, 149, 166, 179, 303, 391, 400-401, 403.
- Badjak, 352.
- Bagarotto, 15.
- Baharin de Raconis, 117
- Bahia, 60
- Bahut, 337.
- Baião, A., 96, 97, 112, 129, 133, 254.
- Balabac, 330, 333.
- Balambangan, 334.
- Balboa, 74, 77-78, 176, 187, 386, 391.
- Baldelli-Boni, 22, 58.
- Bali ou Balle, 122-123.
- Balibo, 352.
- Balthazar, 237-238, 244.
- Bamdym, 330.
- Bancroft, H., 36.
- Banda, Bandam ou Baracham, 19, 117, 121, 123-128, 139, 163, 270, 343-345, 350-351, 364, 372-373, 376-377.
- Bandill, 330.
- Banguay, 330, 334.
- Bantangan, 337.
- Baracaldo, 380.
- Barrasa, D. (de), 282.
- Barbosa Beatr., 21, 168, 223, 253-254.
- Barbosa Diego, 165, 168-169, 254, 383, 393.
- Barbosa Jaime, 253, 318, 383.
- Barbosa, Od., 4, 5, 11, 21-25, 38, 98, 113-114, 120-121, 126, 145, 161, 163, 168-169, 177, 179, 183, 206-207, 238, 243, 246, 248-249, 257, 274, 277, 283, 289, 318-319, 322, 326, 328, 331, 353, 382-383.
- Barbosa, 37, 137.
- Barcelone, 11, 121, 170, 196, 206-208, 211-213, 219, 222-223, 231-232, 241, 253.
- Barcias, G., 35.
- Barrameda. Voir San-Lucar.
- Barros (Sumatra), 163.
- Barros, J. (de), 10, 25-26, 31-34, 37, 44, 97, 102, 104, 107, 109, 115-117, 119, 121, 129, 132-136, 141, 163-165, 168, 177, 181, 193, 233, 247, 251, 256, 269, 272, 284, 283-285, 287-289, 290, 292, 298, 302, 305, 324, 326-327, 331, 334, 341, 343, 345, 351, 366, 371-376, 400.
- Barros Arana, D. (de), 8, 23, 39, 95, 104, 110, 168, 190, 194.
- Barroso, Ch., 361.
- Barrutia, D. (de), 333.
- Bartlett, J.-R., 27, 98.
- Basazaval, 377.
- Basilan, 337.
- Bastiam, 329.
- Bastidas, R. (de), 53, 58.
- Batalha-Reis, J., 41.
- Batochina, 123-124, 367.
- Batutara, 352.
- Batutiga, 350.
- Baum, A., 45.
- Baumgarten, 173-174.
- Bauttista, J., 19-21, 23, 237-238, 243, 250, 334, 351, 366, 368-369, 375, 377-379.
- Bavière, A. (de), 22.
- Baxos d'Anbar ou d'Abre Othio, 260.
- Baybay, 312.
- Bayona, 380.
- Beaupré, 13.
- Beauregard, 322.
- Behaim, M., 12, 92, 99, 141, 154, 157-158, 161, 178-179, 286, 299, 302.
- Beira, 238.
- Belem, 47, 101.
- Belgica*, 285.
- Bellero, J., 38.
- Bellio, v., 390.
- Benacora, 375.
- Benaia, 350.
- Beneventanus, M., 57, 88.
- Bengala, 68.
- Bento da Saude (S.), 18.
- Benzoni, G., 157-158, 322.
- Bera, 353.
- Beraham-Batolach, 337.
- Berardi, 113.
- Berchet, G., 44-45.
- Bergenroth, G.-A., 172, 174.
- Bering, V., 387.
- Bermeo, 380.

- Bernays, 30.
 Bettencourt, E.-A. (de), 48, 402
 Biaro, 339
 Bibalon, 333.
 Biga, 350.
 Bilbao, 207, 248, 380.
 Bimacore, 352
 Bintam, 162.
 Bisagudo, S.-A., 117, 122.
 Biscaye, 62-63, 198, 202, 239, 246.
 Bisoa, 367, 371.
 Blair, E.-H., 21, 39, 47, 322.
 Blanco (cap), 258, 269.
 Blois, 322.
 Bohol, 312, 326.
 Bojador, 44.
 Bokemeyer H., 124.
 Boleng, 351.
 Boleyse, 124-125, 127, 374.
 Boleva et Bolyna, 330.
 Bollullos, 381.
 Boloyan, 341.
 Bona, 353.
 Bonanza, 241.
 Bonete, G., 371.
 Bonne-Espérance, 60, 68, 75, 83, 136, 151-156, 158, 178, 181, 208, 267, 285, 344, 349, 354-357, 385.
 Bon Signe (île), 306.
 Bonoa, 350.
 Bordeaux, 381.
 Borges, D., 122.
 Bornéo, 5, 21, 122, 162-164, 326, 336, 377.
 Boscq, J.-C., 353.
 Botaha, 371.
 Botelho, L., 194.
 Botim, L., 122.
 Bouçault, 286
 Bourne, E.-G., 47, 320
 Bourou, 123.
 Braancamp Freire, A., 402, 409.
 Brabant, 164
 Braga, 98.
 Braga, J. (de), 72, 260.
 Bragance, 96, 168.
 Bragance, Jayme (de), 130-132, 192.
 Brassicanus, J.-A., 28.
 Brésil, 45, 50, 53, 59, 60-61, 70-72, 75, 77, 79, 81-82, 89, 90, 92-93, 98, 139, 144, 151, 159-160, 176, 178, 180, 202, 247, 251, 255, 257-258, 260, 298, 305, 387.
 Breusing, 304.
 Brito, A. (de), 17, 19-20, 26, 85, 119, 127, 133, 160, 213, 250, 260-264, 272, 283, 285, 298, 307-309, 315, 318, 322, 324-327, 329, 330-334, 343, 349, 353, 366, 368-369, 371-377, 396.
 Brito, J. (de), 373, 377.
 Brito Rebello, J.-I. (de), 61, 75, 130, 139, 142, 151, 365.
 Broad Reach, 287.
 Broses (de), 159.
 Brown, J.-C., 27, 98.
 Bruges, 113, 144, 239, 246, 364, 381.
 Brunei, 329-333, 335, 340.
 Bruxelles, 28, 239, 365.
 Bruz, 381.
 Buenos Ayres, 263-264.
 Buena Vista, 400.
 Bulaya, 315.
 Bulhão Pato, R.-A. (de), 24.
 Bürck A., 321
 Burgos, 63, 68, 73, 87, 166-168, 173, 175, 188-189, 195, 197, 209, 213, 231, 293.
 Burgos, S. (de), 358-359, 381.
 Burneu, 162-163.
 Burnei. Voir Bornéo.
 Burney, J., 300.
 Buru ou Bourro, 350.
 Busignolo, R. (de), 385.
 Bustamente, H. (de), 380, 382, 400
 Butara, 311.
 Butuan, 310, 336.

C

- Cabaluzao, 338.
 Cabiao, 338.
Çaboia, 117.

- Cabot, S., 18, 30, 50, 52, 65, 68, 70, 81, 83, 100, 138, 167, 179, 190, 243-244, 247-248, 252, 258-259, 263, 265, 385-386, 397, 401.
 Cabral, 53, 55, 77.
 Cachéo (Rio), 357.
 Cachil Daroez, 341, 372, 374.
 Cadix, 62, 201, 238, 357.
 Cagamja, 335.
 Cagayan Sulu, 328, 335-336.
 Cailaruri, 350.
 Caire, 114.
 Calagan ou Calegan, 310-312 336.
 Calanao, 327.
 Calawar, 310.
 Calennado, 327.
 Calensvan, 354.
 Calibes, 339.
 Calicut, 51, 54, 55, 101-102, 104, 128, 138, 210, 344, 359.
 Calmeto, B., 275.
 Camœnuca, 338.
 Camafo, 367, 371.
 Camara, 314.
 Camarfya, 367.
 Cà Masser, 202.
 Çamatra, 390.
 Cambaie, 112.
 Camibali, 265.
 Camigao, 312.
 Camões, 137, 383.
 Campar, 163.
 Campos, J. (de), 329, 348, 365, 374, 376-377.
 Canarea, 88, 90.
 Cananor, 25, 90, 91, 102, 105, 108-109, 113-114, 119, 128, 269.
 Canaries, 45, 54-55, 201, 215, 242, 256, 270, 277, 349.
 Candea ou Candia, 162-163.
 Candicar, 337-338.
 Candish, 398.
 Canerio, 57, 88, 89, 161, 387.
 Caniao, 338.
 Canighan, 312.
 Canit, 336, 338.
 Cano, Seb. (del), 5, 9, 13, 17, 22-23, 28, 31, 37-38, 149, 203, 238, 244-245, 249, 258, 271-272, 275, 277-278, 285, 293, 323, 334-335, 340, 342, 345, 347-350, 352, 358-360, 362, 379-80, 382-383, 385-386, 388, 396, 400.
 Canopus, 392.
 Cantino, 48, 57, 88, 161.
 Canton, 42, 176.
 Cão, D., 124, 125.
 Capacea, 105, 162.
 Caphi, 349.
 Cap-Vert, 23, 41, 44, 46, 57, 59, 149, 151-152, 258, 353, 357-61, 364, 381, 400.
 Caraca, 310, 312.
 Carachita, 339.
 Caraïbes, 54.
 Caram, 327.
 Carbalho. Voir Carvalho.
 Carli, F., 362.
 Carlos, 313.
 Caroldo, P., 77.
 Caroline du Nord, 394.
 Carolines, 307, 368.
 Carpintete, R., 381.
 Carpyam, 327.
 Cartagène, 207.
 Cartagena, J. (de), 38, 79, 188, 193, 210, 215-216, 220, 221-222, 225-226, 230, 232, 243, 252, 257-259, 261, 272-273, 275, 277, 283, 292-293, 397.
 Carvalho, 17, 19, 61, 191, 220, 236, 244, 248, 251, 260-263, 282, 285, 305, 324-326, 328-329, 332-334, 351, 367.
 Carvalho, A.-N. (de), 18.
 Casa da Mina e da India, 9, 31, 55, 99, 102, 109, 166, 212.
 Casa de la Contratacion, 9, 58, 61-80, 83, 89, 113, 117, 140, 143, 146, 150, 165-173, 178, 189, 190-191, 194, 197-201, 203, 205-206, 209, 210-219, 223, 225-227, 231-241, 243, 247-249, 251, 254, 257, 291-293, 345, 361, 363, 397.
 Casa de la Contratacion de la Especeria, 363, 402.
 Casa Mansa (Rio), 357.
 Castanheda, 17, 32, 34, 98, 107, 109, 117, 121-124, 126, 134, 145, 213, 238, 246, 256, 265, 269-270, 273, 302-303, 306, 324, 328, 336, 339, 343, 346, 351, 355, 372-373, 375, 377.

- Castellobranco, N -V., 104, 107-108.
 Castiglione, 263.
 Castillo, R. (del), 293.
 Castor, 258.
 Castro, J. (de), 230.
 Catalina (Doña), 379.
 Catay, 42, 50, 53, 65, 68.
 Catherine (Pointe), 285.
 Catighan, 312
 Catticara, 55, 301, 349.
 Cayamonte, 215.
 Caylon, 307.
 Cayoan, 341, 349.
 Casal, 96.
 Ceará, 53, 251.
 Celata, 162.
 Célèbes, 338.
 Cenalo, 309.
 Cepoi, 14.
 Ceram, 123, 161.
 Cespedes, 33.
 Cestres, 250.
 Ceylan, 68, 103, 105-106, 378
 Ceylon, 312.
 Ceziliano, A., 124.
 Châol et Châo, 367
 Charles, (Ile), 294.
 Charles-Quint, 3, 11, 15, 31, 37, 64, 67, 137, 156, 167,
 173, 175, 177, 180-188, 190, 192, 199, 206-207, 210,
 212-213, 217, 225-230, 233, 235, 240, 254, 276, 292,
 308, 313, 320, 331, 346, 362-365, 375-376, 378-
 379, 382, 385-386, 388, 393-394, 397, 399, 403.
 Charruas, 265.
 Charton E.-T., 11, 96, 99.
 Chaul, 103, 194.
 Chauveton, 158.
 Chaves, 96, 245.
 Cheai, 338.
 Cheana, 338.
 Chechilli de Roix, 343, 347.
 Chelceulle, 281.
 Chelichel, 350.
 Cheltenham, 13.
 Chesapeake, 65.
 Chiama, 339.
 Chico (Rio), 279.
 Chiens (Ile), 298.
 Chiericato, Fr., 11, 15, 388.
 Chièvres, 173-175, 194, 196.
 Chili, 294, 296, 386, 390, 398.
 Chine, 4, 30, 42, 54, 57, 66, 68, 85, 91, 93, 105-106,
 113, 117, 121, 144-45, 147, 159, 164, 176, 180, 200,
 301-302, 309, 311, 326, 344, 366, 384, 387-388, 396,
 404.
 Chipit, Chipico Voir Quipit.
 Chlorom, 353.
 Christ (Montagne du), 279.
 Christophe le More, 313, 317.
 Ciaie, 105, 163.
 Chyquom, 368.
 Ciamba, 55.
 Cian, 339.
 Ciboco, 337.
 Cilapulapu. Voir Silapulapu.
 Cimbombon, 334
 Cini, 164.
 Cipango, 301.
 Cisi, 353.
 Cisneros, D., 140.
 Ciudad Rodrigo, 381.
 Cladera, 321.
 Clarence (Ile), 294-295.
 Clément VII, 11, 14, 29.
 Coatzacoalcos, 395.
 Cobarrubias, D., 143, 170.
 Cobos. Voir Los Cobos.
 Coca, A. (de), 222, 243-244, 259, 261, 273, 276.
 Cocequirman, 122.
 Cochín, 21-22, 102-113, 119-121, 128, 147, 208, 253,
 368, 378-379.
 Cochinchine, 163-164, 301.
 Coelho, D., 116.
 Coelho, G., 56, 59.
 Coimbre, 141, 227, 238.
 Colambou, 310.
 Colin, B., 49.

Colin, F., 39, 314.
 Colin, 23.
 Colmenares, R., 83.
 Colmenero, A.-H., 238, 380.
 Cologne, 27.
 Colomb Barth., 42, 50, 54-55, 87, 160.
 Colomb, Christophe, 3, 23, 30, 41-45, 49-56, 62, 80, 85, 92, 94, 100, 138, 140, 145, 155-156, 160-161, 164, 166, 172, 174-175, 180, 193, 202, 242, 250-251, 320-321, 340, 359, 384, 392.
 Colomb, Diego, 250.
 Colomb, Fern., 5, 47, 54, 74, 150, 400-401.
 Colombie, 93.
 Comores, 105.
 Comorin, 301, 354.
Concepcion, 202, 244, 249, 260-261, 280, 283, 286-288, 326-327, 329, 365, 380.
 Conchillos, 68.
 Constantino (dom), 35, 124.
 Contarini, G., 22, 31, 361, 385, 400-401.
 Coote, C.-H., 27, 349, 386, 388-389.
 Copia der Newen Zeitung, 4, 60, 71-77, 79, 90-94, 143, 267.
 Cordier, H., 11.
 Cordillère des Andes, 287.
 Cordova (Ile), 294.
 Cordova F. (de), 37, 84, 391, 395.
 Coreceda, A. (de), 392.
 Corée et Coriaï, 164.
 Coresma, P., 356.
 Corner, F., 64, 173.
 Corogne (la), 365, 396-397, 402.
 Correa, G., 35, 61, 97, 104, 108-109, 111-112, 115, 121, 125, 128, 132, 137-138, 169, 253, 257, 275-276, 278, 287, 327, 332-334, 343, 356, 375, 378.
 Correa, S., 374.
 Corrientes, 266.
 Corte Real, 44, 49, 242.
 Cortez, F., 174, 381, 393-395, 397-398, 403.
 Cosa (de la), 48, 58, 62-64, 66, 167.
 Costa, A. (da), 124-125, 177, 192-196, 207-208, 233, 244.
 Costa, M. (da), 403.
 Costa, X. (da), 215.

Costa-Rica, 71, 392.
 Cota, A. (de), 365, 373, 378.
 Cottabato, 337.
 Coulam, 102.
 Coutinho, F., 109.
 Cracovie, 87.
 Grenochile, 352.
 Crooked Reach, 293.
 Croy, G. (de), 173.
 Cruz, A. (de la), 381.
 Çuaço, A. (d'), 67. Voir Zuazo.
 Cuagayan. Voir Cagayan.
 Cuba, 42, 52, 56, 58, 78, 302, 387, 389.
 Cubilla ou Covilha, 141, 234.
 Cueto, 380.
 Çumda, 162.
 Curia, 346.
 Çurita, 99.
 Current, 368.
 Cusa, 384.
 Cyco, 368.

D

Daboul, 103.
 Da Costa, J.-P., 116.
 Damdraguir, 163.
 Da mosto. Voir Mosto.
 Dampier, G., 308.
 Danvers, F.-C., 105.
 Darien, 58, 64, 246, 366, 395.
 Davila. Voir Avila.
 Daru on Darus, 162.
 Dawson, S.-E., 45, 48.
 Dawson (Ile), 287-288.
 De Bovis, E., 281.
 De Bry, 281, 322.
 De Gray Birch, W., 110, 116.
 De Goeje, J., 165.
 Delapuenta, F., 83.
 Demersay, A., 169.
 Denis, F., 125, 321, 398.
 Denucé, J., 9, 65, 145, 302, 387.

Derby, O -A., 53, 251, 260.
 Deseado (Cap), 206, 294-295, 304
 Deseado (Rio), 269.
 Desolation (Ile), 294.
 Desvelos (Baie), 269.
 Desventuradas, 299.
 Dias, 43.
 Diaz, B., 247.
 Diaz, D , 273, 362, 363.
 Diaz, E., 238.
 Dieppe, 396.
 Diogoçao, 329.
 Dinagat, 309.
 Diu, 103-104.
 Djedda, 114.
 Djilolo, 374.
 Domingo, A., 381.
 Domy, 367, 371.
 Don Benito, M. (de), 296.
 Doughty, T., 277.
 Douze mille iles, 106.
 Doyz, 367.
 Drago (Stretto del), 92, 158.
 Drake, 48, 277, 398.
 Duisburg, 269, 278.
 Dumanquillas, 337.
 Dungeness, 285, 294.
 Duran, T., 401.
 Duro, C.-T., 167, 245, 252.
 Dyguacam, 329

E

Eden, R , 29.
 Edrisy, 165.
 Egerton, 65, 302.
 Égypte, 103.
 Éléonore d'Autriche, 175.
 Élisabeth (Ile), 287.
 Elloriaga J. (de) 244, 273.
 Elter, 89.
 Elvas, 400.
 Emmanuel. Voir Manoel.

Empoli, G. (da), 11, 68, 113-114, 133, 144, 161, 164, 221.
 Enciso, 149, 161, 163.
 Ende 352.
 English Reach, 293.
 Enrico ou Enrique, 171, 309-310, 312, 323-324, 383.
 Enriques, G., 372.
 Errera, C., 181, 258, 263.
 Escalante y Mendoza, J. (de), 202.
 Espeleta, L. (de), 243, 324.
 Espinosa, G.-G. (de), 21, 23, 25, 119, 215, 222, 237-238, 243, 274, 324-325, 327, 334-335, 342-343, 345-346, 348, 351, 365-366, 368-380, 382, 402.
 Espinosa, D.-J. (de), 300.
 Est (Iles), 308.
 Estramadoure, 171.
 Estrechos (Lac des), 294.
 Eugène IV, 44-45.
 Evreux, 381.
 Exovuia, 131.

F

Fabre, J.-A., 12-15.
 Fagima ou Fagaian, 335.
 Faleiro. Fr., 140, 149, 165, 171, 222, 226, 233-236.
 Faleiro. Ruy. 4, 16, 25-26, 32, 34, 36, 135, 139-142, 147-149, 151, 153, 155-156, 165, 167, 170-172, 174, 176-180, 182-185, 187-193, 196-198, 200, 203, 205-206, 220, 222, 225-226, 229-236, 247-248, 270, 283, 303, 399.
 Faria J. (de) ou Farna, 248, 344, 346, 351, 374.
 Faria y Sousa, 24, 33, 103-104, 118, 130, 137, 193, 271, 320, 324.
 Fayal, 360.
 Fear (Cap), 396.
 Fear River, 394.
 Ferdinand (Archiduc), 388.
 Ferdinand d'Aragon, 44-46, 50, 61, 66, 68-69, 78-79, 180
 Feriak 164
 Feroso (Cap), 294, 307.
 Fernandez A., 244, 273, 381.
 Fernandez, D. 116, 120, 134

- Fernandez, J., 49.
 Fernandez, P., 124.
 Fernandez, Val., 141-142.
 Fernandine (Ile), 198, 200
 Fernando (Dom), 158, 176, 190, 210
 Ferrand, G., 165.
 Ferrara, C. (de), 210, 215-216.
 Ferrer, J., 46-47.
 Ferreira, C., 244.
 Ferreiro, D.-M., 299.
 Ferreyro, G.-R., 238.
 Fez, 131.
 Fierro, 360.
 Finée, O., 28, 304, 391.
 Fiorini, 177, 389.
 Fiske, J., 60, 63.
 Fitz Roy, 13.
 Flamenco, A., 239.
 Flamenco, J., 239.
 Flandre, 33, 98-99, 144, 146, 164, 166, 198, 207, 239.
 Flint (Ile), 298-299.
Flor de la Mar, 109.
 Florence (Duc de), 321.
 Flores, 352, 360.
 Floride, 387, 390, 395.
 Fo-Kien, 176.
 Fonseca, F. (de), 244.
 Fonseca, J. (de) 20, 63, 68-69, 77, 87, 147-148, 153, 166, 170, 173-176, 185, 188, 190, 193-195, 197, 199, 209-210, 212-213, 216-218, 221, 225-226, 229, 232-233, 247, 259, 271, 292-293, 379, 392.
 Fonseca, P. (de), 103.
 Formose, 4, 119, 145, 163, 176-177, 301, 309.
 Fortescue, 31.
 France, 158, 207, 239, 362, 396, 402.
 Francfort, 90.
 François I^{er}, 12, 48.
 Freire, G., 108.
 Freire, J., 122.
 Freixinal, 216.
 Fribourg, 87.
 Frio, 80, 160, 178, 180, 258, 260.
 Froward Reach, 287-288.
 Fuensanta del Valle (de la), 30.
 Fuentarabia, 42.
 Fugger, 10, 72-73, 101, 143, 199, 209, 216-218, 365.
 Fulu-Tiga, 123.
 Fumée, 38, 157, 171, 306, 317, 326-327.
- G**
- Gada (Ile), 308.
 Gaffarel, P., 29-30, 125, 199, 239, 265, 298, 306, 311, 317, 331, 385.
 Gafi, 349.
 Gaguó, 374
 Galao, 123.
 Galian, 351.
 Galice, 45, 133, 347, 371, 380.
 Gallant (Port), 288.
 Gallardo, 140.
 Gallego, D., 380.
 Gallego, V.-G., 21, 70, 236, 244, 247, 251, 380.
 Gallois, L., 28, 89, 304, 388-389.
 Galvão, A., 33, 74, 92, 94, 105, 116, 122-124, 149, 158, 179, 248, 263, 281, 350, 352, 366, 368-369, 398, 403.
 Gama, V. (de), 25, 34, 49, 51, 53-55, 95, 100-102, 106, 116, 125, 138, 145, 193-194, 210, 245, 344, 378, 384.
 Gama, V. (de la), 231.
 Gambie, 358.
 Gamcáo, 329.
 Gamkonorah, 371.
 Gand, 98.
 Gange, 42, 53-54, 109, 149-150, 180, 401.
 Garay, F. (de), 84.
 Garcia, D., 80, 252, 265, 381, 397.
 Garcia, G., 381.
 Garcia, N., 83, 206-207, 388, 400.
 Garcia, S., 381.
 Gasco, P., 381.
 Gatighan, 312.
 Gaya, 330.
 Geleich, E., 19, 22, 30, 154, 250, 334, 342, 359.

- Gelolo, 390.
 Gênes, 52, 239, 250, 358, 365, 373.
 Genoves, Juan, 250.
 Georgetown Entrance, 394.
 Géorgie méridionale, 57-58.
 Gailolo, 341.
 Gão, P. (de), 119.
 Gibith, 327.
 Gibusson, 309.
 Gigante, J., 282.
 Gil, M., 244.
 Gilbert, 299.
 Gili Batan, 352.
 Gilliodts-Van Severen, 246.
 Gilolo, 305, 341, 345, 347, 350, 365-368, 396, 401.
 Giocondo, G., 58.
 Giogi, 349.
Gjøa, 203.
 Glareanus, H., 58, 87, 89, 91.
 Goa, 109-111, 114, 118, 120, 134.
 Godanige (Cabo), 354.
 Godin, N., 107.
 Goenong Api, 350.
 Goes, D. (de), 31, 33-34, 82, 97-98, 104, 109, 111, 117, 121, 129-130, 132-133, 135, 138, 140, 176, 192-194, 320.
 Goes, L.-A. (de), 323-324.
 Gomara, F.-L., (de), 38, 52, 97, 157, 171, 175, 180, 272, 281, 306, 313-314, 317, 322, 324, 326-327, 334, 348, 353, 383.
 Gomez, E., 93, 243, 247-249, 251, 262, 276, 288, 290-293, 327, 382, 388, 394-396.
 Gonzalez, A., 56.
 Gonçalves, A., 238.
 Gondia, 350.
 Gonneville, H.-P., 60.
 Gonsalvo, 249.
 Gores, 116, 164, 301.
 Gorom on Gouram, 373.
 Goulard, D., 34.
 Goulet, premier et second, 286-287, 386.
 Gounang Api, 123.
 Grâberg da Hemsó, J., 114-115.
 Granada, F., 326
 Granboconora, 371.
 Grande (Rio), 357.
 Grasserie, R. (de la), 281
 Great Fish River, 355.
 Grega, 369.
 Grenade, 210, 217-218.
 Griego, J. et M., 333, 380.
 Grifoni, U., 138, 181.
 Grimaldo, N. (de), 216.
 Grissee, 122, 373, 377.
 Groot Banda, 350.
 Grouchy, N. (de), 34.
 Groussac, P., 57, 266, 269, 284.
 Gruget, Cl., 31.
 Grijalva, 84.
 Grijalvares, F. (de), 403.
 Grynée, 27.
 Guadalquivir, 223, 241.
 Guadarrama, 171.
 Guajan, 306.
 Gualterotti, 113.
 Guam, 305-306.
 Guantayl, 335.
 Guape, 123.
 Guarany, 261.
 Guardafui, 150.
 Guasparre, 57.
 Guatémala, 394, 403
 Gubileta, J., 380.
 Guerra, G., 53, 215, 222, 244, 273, 291-293.
 Guetoria, 249.
 Guida, N.-D. (de la), 351.
 Guillemard, 14, 24, 29, 39, 96-97, 99, 101, 109-110, 138, 174, 189, 194, 207, 225, 227, 230, 254-255, 287-288, 321-322, 330, 334, 367, 380-381, 383.
 Guillen, F., 155.
 Guinée, 67, 97, 144, 146, 152, 258, 292, 347, 361.
 Guipuzcoa, 249, 381, 383.
 Guli Guli, 123.
 Gumnape, 123.
 Gumorga, 349.

Günther, S., 141, 177, 389.
 Gutierrez, D., 179, 209-210, 215-216.
 Guzmão, A. (de), 61, 139

H

Häbler, K., 72, 75-76, 216-217, 365.
 Haïti, 366.
 Hakluyt, R., 48, 68, 74, 92, 105, 110, 116, 158, 179,
 277, 281, 300, 321, 350, 366, 368.
 Hale, E.-E., 11, 18, 322.
 Halmahera, 124, 341, 367, 371.
 Hamabar, 313, 317.
 Hamy, 57, 119, 341.
 Hang-tschou, 42.
 Hans (Maestre), 379-380, 382.
 Haro Christobal (de), 4, 10, 27-28, 72-76, 78, 84,
 90, 119-120, 139, 142, 148, 168, 177-178, 185-186,
 198-200, 209-218, 222, 225-226, 230, 245, 257,
 267, 362-364, 380, 392, 397, 402-403.
 Haro (de), Diego, 10, 27, 76, 143-144, 146, 170, 186,
 217, 363.
 Haro (de), Françoise, 27.
 Haro (de), Lopez, 45.
 Haro (de), Nicolas, 144.
 HARRISSE, H., 11-12, 14, 17-18, 23, 27, 29, 30, 43-45,
 48, 50, 52, 61-62, 68, 80, 85, 91, 117, 167, 174,
 189, 233, 244, 246-248, 250-252, 258, 386, 288-390,
 394, 396-397.
 Hartmann, G., 154.
 Hawaï, 55, 161.
 Heawood, E., 89.
 Hellmann, G., 155.
 Henne, 365.
 Henri VIII, 50, 65.
 Henri le Navigateur, 100, 158.
 Henriquez, G., 373, 375.
 Henry (Cap), 394.
 Heredia, G.-F. (de), 45.
 Heredia, S. (de), 215, 244, 324.
 Hernandez, 71, 381.
 Hernando, 313, 333.

Herrera, 20, 25-26, 35-36, 45, 52, 54, 61, 63, 66,
 70-71, 80-81, 85, 98, 109, 115, 140, 157, 173, 177,
 193-194, 204, 209, 216, 219, 233, 236, 239, 240,
 243, 247, 249, 251, 257, 261-262, 266, 268-269, 271,
 275, 277-278, 280, 282, 284-288, 290-291, 294-296,
 299, 305, 309, 317-318, 321-322, 324, 327, 330,
 333-335, 339-340, 353, 356, 360-361, 365, 368-371,
 380-382, 392, 395-399.

Higueras, 65, 160.
 Hirschvogel, 101, 143.
 Hispaniola, 42, 64, 67, 78, 91, 211, 392, 394.
 Hiunanghan, 309.
 Hochstetter, 101, 143.
 Hojeda, 52, 64.
 Ilondeneiland, 298.
 Honduras, 50, 55, 395.
 Honimoa, 350.
 Horn (Cap), 267.
 Hudson, 50, 65.
 Huelva, 240, 246, 365, 380, 381.
 Ilugues, L., 18-19, 39, 56, 58, 71-72, 250, 334.
 Ilulsius, 322.
 Humabon, 313, 315, 324-325.
 Humboldt, A. (de), 10, 35, 50, 57, 72, 75, 85, 141,
 157, 167, 284, 303.
 Hümmerich, F., 34
 Humos, 294.
 Ilumunu 308-309.
 Hurriagas. Voir Elloriaga.

I

Ibar, E., 281.
 Ibusson, 309.
 Iles (Rivière des), 288, 290, 293-294.
 Illana 337.
 Inarayan, 306.
 Indio, M., 358.
 Indo-Chine, 102, 106, 162, 353.
 Indus 54, 401.
 Infante (Rio) 355-356.
 Infortunées (Iles), 299.
 Iñiguez, M., 396.

Innocents, 83.
 Insart, 146.
 Insulinde, 106-107, 113, 161, 171, 212, 324, 383, 399.
 Inutile (Baie), 294.
 Ionides, S.-A., 154.
 Irac, 303.
 Iraouaddy, 116.
 Irving, W., 174.
 Isabelle, 314.
 Isabelle de Castille, 42, 46, 50, 54, 61.
 Isagaga, P. (de), 167, 201.
 Isaurraga, M. (de), 380.
 Isidro (S), 24.
 Islande, 272.
 Isleo (Fleuve), 288.
 Italie, 63, 87, 89, 158, 166, 239, 249, 362.
 Iubagana, 306.
 Iussu, 341.

J

Jagellonica, 87.
 Jagima, 336.
 Jamaïque, 42, 84, 302.
 Jambongon, 334.
 James (St.), 301.
 Japon, 4, 145-146, 164-165, 176, 301, 370.
 Jaques, C., 56.
 Java, 117, 121-124, 139, 162-163, 327, 332, 343, 353, 364.
 Jean (Prêtre), 49, 100.
 Jean de Lisbonne, 61, 72, 75-76, 130, 139, 142, 251, 262.
 Jeanne, 314.
 Jeanne de Castille, 62.
 Jérusalem, 150.
 Jésus (Ville), 314.
 Jimenez de Cisneiros. Voir Ximenes.
 Jimuquitan, 312.
 João II, 99, 100, 141, 168, 362.
 João III, 21, 41, 43, 132, 213, 374, 393, 399-403.
 Jordan, 90, 263.

Jorge, 383.
 Jorge (de Portugal), 165, 167.
 Juan, 313.
 Juan Fernandez (Iles), 297.
 Judicibus, M. (de), 358, 380.
 Jules II, 47.

K

Kabaloesoe, 338.
 Kabugan, 309.
 Kabalarian, 309.
 Kaœ, 367.
 Karakitgang, 339.
 Karkaralong, 338.
 Kauçi, 349.
 Ke-cô, 349.
 Kelang, 350.
 Keiskamma, 355.
 Kerman, 122.
 Kerr, R., 34.
 Kiepert, H., 388.
 Kian-chi, 301.
 Kima, 339.
 Kini-Balu, 330.
 Kohl, J.-G., 247, 269.
 Kölliker, O., 13, 38, 204, 239, 322.
 Komo, 367.
 Komodo, 352.
 Kota-Radja, 349.
 Kretschmer, K., 88, 388-389.
 Kunstmann, 57, 92, 260.

L

Labeurs (Baie des), 269.
 Labrador, 50, 52, 65.
 Labuan ou Laboan, 330, 341, 349.
 Ladrillero, J., 398.
 Lafitau, 109.
 Lafone Quevedo, S.-A., 81.
 Laguna (Rio), 357.

- Laguna, 47.
 Laigama ou Laigoma, 349.
 Laiglesia, F. (de), 241.
 Lailaca, 350.
 Lamatola, 350.
 Lamakwa, 351, 353.
 La Maluco, 353.
 Lamboch, 353.
 Lamego, 192-193.
 Lang, M., 27-28.
 Lant Chidol, 353.
 Lanz, K., 363.
 Laoc, Laout et Lao, 332.
 Laquedives, 102, 108.
 Larache, 100.
 Larivière, 322.
 Larrons (Iles), 298, 305-306, 369, 371.
 Las Casas, B., 30, 41, 54, 156-157, 173-175, 177-178, 263.
 Latalata, 341, 349.
 Lave, 382.
 Lawler, T.-B., 321.
 Lecointe, G., 285.
 Legaspe, M.-L. (de), 313.
 Leguizamo, 275, 277, 323, 358, 383.
 Leiva, S.-M. (de), 241.
 Lemaire, 298.
 Lendesma, P. (de), 52, 65.
 Lenox, 58, 87, 89.
 Leon, J.-P., 365.
 Léon X, 11, 47, 116.
 Leonio, A., 26.
 Léonore, 99, 122, 192.
 Lepe, 67.
 Lepe (de), 52-53, 240.
 Lequeio, 116.
 Lequios, 4-5, 145, 163-164, 177, 301, 309, 327, 336, 403.
 Leyria, 238.
 Leyte, 307, 309, 312.
 Liaman, 353.
 Liechtenstein, 87, 90.
 Limassava, 309, 313-314.
 Linarès, 234.
 Lipan, 338.
 Lisamatoela, 350.
 Lisbonne, 4, 10, 18, 23, 41, 51-52, 55-56, 58, 60, 66-67, 69-70, 72, 76, 78, 98-99, 101, 104, 112, 114, 118, 128, 130, 132, 135, 138-139, 143-148, 150, 159, 165-166, 193-194, 196, 198, 208, 212, 215, 217, 230, 278, 359, 361-362, 368, 374, 379-380, 384, 394, 398-399, 401.
 Lisuarte de Lix, 376.
 Llopez, J., 112, 128.
 Lluções, 163.
 Loaisa, 117, 125, 206, 216, 243, 301, 371, 381-382, 389, 396, 397.
 Lobos (Baia, arecife), 268-269.
 Lois, L.-A. (de), 323.
 Lomas (baie), 285-286.
 Lombardo, A. Voir Pigafetta.
 Lomblen, 351.
 Lombok, 353.
 Londres, 8, 167, 300.
 Lopez, D., 124, 163.
 Lopez, H., 281.
 Lopez, P., 72, 77.
 Lopez, R., 165.
 Lorenzana, 395.
 Lorosa, P.-A. (de), 120-121, 181, 343-345, 347, 349, 351, 356, 375-376.
 Lorraine, 13, 87.
 Lorriaga. Voir Elloriaga.
 Los Cobos, F. (de), 174, 197, 232.
 Louvot, 30.
 Lozon. Voir Luzon.
 Lubeck, 217.
 Luçapinho, 124.
 Lûkin, 301.
 Lulle, 16, 154.
 Lumatula, 350.
 Lutatão, 123.
 Luys, 172.
 Luz, 345.
 Luzon, 162-163, 327, 332-333, 342, 352.

M

- Macaer, 162.
 Macangor, Maçava ou Maçagnoa, 309.
 Machado, J. (de), 98.
 Machian, 340, 343.
 Macias del Poyo, 124.
 Mactan, Matam ou Marta, 19, 21, 25, 246, 312, 315-318, 324, 335, 403.
 Madagascar, 60, 103, 112, 165, 285, 291, 354.
 Madère, 43, 72, 75-76, 239.
 Madrid, 8-9, 18, 24, 27, 37, 48, 178, 210, 322.
 Madura, 122, 353.
 Malfeus, J.-P., 32.
 Mafra, G. (de), 25, 66, 83, 119, 190-204, 236-237, 240, 244, 247, 251-252, 273, 275, 367, 379-380, 402.
 Maga Loemang, 349.
 Magalhães-Villas-Boas, F. (de), 8, 168, 190.
 Magdalen Sound, 287.
 Magelein, 98-99.
 Magellan, Antonio, 97.
 Magellan, Chr., 97.
 Magellan, Diego, 97.
 Magellan, F., 96-97.
 Magellan, F.-G., 130.
 Magellan, F.-Petrus, 98.
 Magellan Gandavo, P., 98.
 Magellan, Georges, 98.
 Magellan, Gil. Barreto, 97.
 Magellan, Ginebra, 96.
 Magellan, G.-R., 97-98.
 Magellan, Lor., 96, 383.
 Magellan, Martin, 98, 238, 381, 383.
 Magellan, Pedro, 96.
 Magellan, Pedro Affonso, 96.
 Magellan. Pero Barreto, 97, 104.
 Magellan, Rodr., 253.
 Magellan, Ruy, 96-97, 129.
 Magellan, Ruy Paez, 97.
 Magellan, Sébast, 98.
 Magellan, Theresa, 96, 101, 254, 383.
 Magellan d'Eça, F., 130.
 Magellanica 391.
 Magiollo 260 263.
 Magnus Sinus (Sinnarum). 42, 92, 162 163, 304 366, 387, 392.
 Magregua, 368.
 Mahu, 393.
 Main ou Majo, 352.
 Maine 48, 247.
 Maingdanao, 337.
 Majoe, 339, 352.
 Makian, 117, 345, 349.
 Malabar, 24.
 Malacca, 4-5, 21-22, 24, 59, 66-68, 75, 90, 105-107, 109, 112-121, 123, 125 128, 133-134, 144 147, 149-153, 162-164, 171, 176, 180, 253, 311, 320-327, 331, 343-344 346, 351 354, 358, 364, 372-373, 377, 399, 401.
 Malaga, 238.
 Maldives, 108, 400.
 Malhou, 308-309.
 Mallorca, 380.
 Malouines, 57, 266, 269, 284.
 Malua, 351-353.
 Mambay, 352-353.
 Man, 350.
 Manadan, 350.
 Managua, 393.
 Mangi, 42.
 Manihiki, 299.
 Manille, 308.
 Manipa, 350.
 Mansillo, 78.
 Mantanai, 330.
 Mantoue, 11, 15.
 Manucan, 350.
 Manuel, 343.
 Manuel (Dom) 20 31, 33-34, 40, 51, 55, 70, 81-82, 96, 99, 104, 106-107, 114, 116, 121, 124-126, 129-130, 132-133, 135-138, 142 144, 146-148, 150, 156, 159, 176-177, 179-180, 187-188, 192 195, 204, 207-208, 211-213, 226 230, 243, 272, 303, 344, 361, 375.
 Manuel, N., 56, 76.
 Mao, 371.

- Maquaceres, 162.
 Maquian, 341.
 Marajo, 47.
 Maranhão 53, 56, 150, 251, 255.
 Marcel, G., 91.
 Marchesa, 334.
 Marchioni, 72-73.
 Marco Polo, 14, 22, 42-43, 55, 58, 158, 164, 301, 303.
 Mare, Mareh ou Mari, 339, 341, 347, 349.
 Margallo (mestre), 400.
 Marhum, 117.
 Mariana, 33.
 Mariannes, 306-307, 368-70.
 Marie-Louise (de Savoie), 12-15.
 Maroc, 129-130, 132-133.
 Marquesas, 299.
 Marquina, 79.
 Marshall, 299, 370.
 Martaban, 68.
 Martin, 324.
 Martin Diego, 238, 240, 251, 365.
 Martin Garcia, 81.
 Martin, J., 381.
 Martinez J., 381.
 Martinez de la Puente, 118.
 Martins, 192, 230.
 Martyr, P., 27-30, 42, 50, 53, 55, 68, 83, 87-88, 125, 128, 149, 153, 160, 162, 166, 173, 175, 185-186, 188, 199, 232, 239, 243, 246, 249, 263, 265, 269, 283, 285, 293-295, 298, 303, 310-311, 320, 324, 327, 331, 361, 366, 385, 392, 397.
 Marzari, 16.
 Masana, 309.
 Mascarenhas, J. (de), 146, 176.
 Massadi, 123.
 Matam, Mathin, Mauthan. Voir Mactan.
 Matienzo, 62, 167, 197, 200-201, 203-205, 233, 238, 247, 254, 271, 292.
 Matthien, 340.
 Mauluca, 123.
 Maumana, 353.
 Mazaqua, Mazaba ou Mazawa, 309, 312, 328.
 Mcan, 339.
 Mebri, 365.
 Mecque (La), 51.
 Medel, A., 49.
 Medicis (de), 58.
 Medina, J.-T. (de), 8, 17, 27, 36, 57, 66, 74, 79, 81, 83, 95-97, 119-121, 126-127, 143, 151, 168, 169, 171-172, 179, 185-186, 191, 199, 201, 204, 206, 208, 210, 214, 216, 218-219, 231, 233, 235-239, 240, 249, 252, 253, 257, 260, 271, 275, 292, 305, 320, 323, 365, 371, 379, 381, 383, 385-386, 397, 400, 402-403.
 Medina del Campo, 171.
 Medina Sidonia, 241.
 Meinicke, C.-E., 298-299.
 Mela, P., 160.
 Melinde, 51.
 Mello, D. (de), 378.
 Mello, J. (de), 104.
 Memdomça, A. (de), 403.
 Mendez, J., 207-208, 228.
 Mendez, M., 23, 244, 252, 334, 358, 381-382.
 Mendoça, Chr. (de), 163.
 Mendonça, L.-F. (de), 70.
 Mendoza, A.-V., 246.
 Mendoza H. (de), 394-395, 402.
 Mendoza, L. (de), 215, 220, 240, 243-244, 262, 272, 274-275, 277, 283, 353, 365.
 Mendoza, V. (de), 53.
 Menemcabo, 105, 163.
 Menezes, A. (de), 18.
 Menezes, E. (de), 379.
 Menezes, J. (de), 101, 130, 192.
 Menezes, O. (de), 18.
 Menezes, T. (de), 126-127, 343-344, 346, 372, 376.
 Ment, 350.
 Mequinez, 131.
 Mercator, 269, 278, 332, 391.
 Mère de Dieu, 295.
 Merida, 380.
 Mesquita, Alda (de), 96.
 Mesquita, Alv. (d'Estremoz), 97, 220, 238-239, 243, 248-249, 261, 272-275, 277, 283, 287, 291-293, 382, 394.
 Mesquita, Beatriz (de), 96.
 Mesquita, Iñez, 96.

- Mesquita, Martin, 239.
 Mesquita, Mig., 239, 293.
 Mexia, P., 31, 241.
 Mexique, 78, 84, 89, 98, 140, 187, 382, 392, 394-395.
 Milan, 14.
 Mina, 67.
 Mindanao, 124, 310-312, 327, 331, 336-338.
 Mindoro, 328.
 Miranda Azevedo, A (de), 124, 134, 139.
 Mirando, P. (de), 62.
 Mir Hoseyn, 104.
 Mississipi, 84.
 Moabar, 161, 163.
 Moelana, 350.
 Mogores, 309.
 Mohit, 349.
 Molino, L. (del), 275, 365, 374, 378.
 Mombaza, 102.
 Monachus, Fr., 28, 304, 389.
 Mondragon, 119.
 Monoripa, 336.
 Montanus, 322.
 Monteiro, A., 131.
 Monto Rosso, 257.
 Montevideo, 80, 262-264.
 Montezuma, 395.
 Montserrat, 253.
 Mora, R. (de), 244.
 Morales, H. (de), 83, 120-121, 276, 379.
 Moravie, V.-F. (de), 142.
 Morcas, 281.
 Moreno, A., 377.
 Moro, 374.
 Morotai, 367.
 Morselin, 14.
 Mosolinos, 163.
 Mosto, A. (da), 12, 14-15, 157, 256, 261, 264, 304, 309, 337, 350.
 Motir ou Motir, 341, 343, 349.
 Mozambique, 19, 20-21, 103-104, 355-356, 378-379.
 Muar, 124, 162.
 Muclas (las), 360.
 Muley Zeyam, 130.
 Mulgraves, 306.
 Munich, 89, 121, 300.
 Muñoz, 8, 17, 26, 80, 189, 342.
 Munoz, G., 240.
 Mutir ou Mushil, 340.
 Myndanao. Voir Mindanao.
- N**
- Nachod, O., 145.
 Nailaca, 350.
 Nakoda Ismael, 122.
 Nancy, 13.
 Nanking, 176.
 Naples, 318.
 Napoles, N. (de), 380.
 Nassara Sanguin, 377.
 Navagero, A., 379.
 Navarrete, M.-F. (de), 8, 10, 17-18, 26-27, 33, 42-43, 47, 49, 52, 54, 57, 62, 65, 68-69, 77-78, 80, 83, 85, 96, 118, 120-121, 125, 146, 148-151, 169, 174, 182, 185-186, 191, 194, 198, 201, 204, 207, 214, 220, 222-223, 227, 230, 236-237, 239, 241, 245-246, 248-249, 251, 258, 262, 271-273, 276-278, 284, 288, 292, 300-301, 305, 318, 321-322, 326, 337, 342, 357-359, 361-363, 365, 367, 371, 373, 377-379, 382-385, 385-403.
 Nebrija, A. (de), 176.
 Nejd, 303.
 Nevadas, 294.
 Nicaragua, 392-393, 399.
 Nicolas de Naples, 318.
 Nicoya, 392.
 Nicuesa, D (de), 64, 66.
Niña, 203.
 Ninachata, 122.
 Niño, A.-G., 71, 83, 147, 187, 190, 211, 215, 237, 247, 366, 391-393, 397.
 Niño. P. et A., 53.
 Nobre. M., 403.
 Nobreja, 95.
 Nocemamor, 351.
 Nodales, 398.

Noesfa Laut, 350.
 Nombre de Dios, 398-399.
 Nonio, P., 150.
 Nordenskiöld, A.-E. (de), 76, 88-89, 87, 389, 391.
 Normandie, R. (de), 381.
 Noronha, F. (de), 59, 72.
 Norte (Cap del), 294.
 Norvège, 272.
 Noselao, 350.
 Noto, A.-A., 240.
 Nouvelle-Guinée, 119.
 Nova, J. (de), 58, 168.
 Nuestra Señora de Barrameda, 256.
 Nuestra Señora de la Candelaria, 80.
 Nuestra Señora de la Victoria, 253-254, 268.
 Nunes, 344.
 Nuno, 238.
 Nuremberg, 15, 28, 99, 154, 177, 388.
 Nusa-Penju, 123.
 Nusa-Tello, 123-124.
 Nuza, 338.

O

Oberhummer, E., 89.
 Obi, 350.
 Oche (Baie), 269.
 Ogilly, 322.
 Olid, Chr. (de), 394-395.
 Oliveira, G. (d'), 122.
 Oma, 350.
 Ombai, 351.
 Ombirah, 350.
 Onor, 102.
 Onze mille Vierges, 285.
 Ophir, 42, 116, 145, 163.
 Oporto, 96, 248, 253.
 Ora mina, 163.
 Oran, 249.
 Orange (Baie), 285.
 Orbigny, 281.
 Orcadas, 360.
 Ormuz, 97, 109.

Ortattan, 123.
 Ortega, J. (de), 381.
 Ortelius, 332-333.
 Osorius, 34, 107, 129, 150, 154, 193-194, 319, 375.
 Ouest (Iles), 308.
 Outeiro do Prado, 97.
 Oviedo, 23, 35-37, 97, 118-119, 128, 158, 209, 243, 246, 263, 269, 271, 281, 285, 295, 317, 323-324, 353, 370-371, 381, 383, 398.

P

Pacem, 105, 115.
 Pacheco, A., 109.
 Pacheco, B., 159, 171.
 Pacheco, D., 419, 163, 245.
 Pacífico mare, 304.
 Padilla, G. (de), 232.
 Padoue ou Padua, 108, 111, 114, 320.
 Paginsara, 339.
 Pailarurun, 350.
 Paitan, 334.
 Paiva, L. (de), 112.
 Palawan, 329.
 Palos, 242, 381.
 Palos, A. G. (de), 240.
 Pam ou Pão, 162.
 Pamlico Sound, 394.
 Pamô, 371.
 Pampelune, 210.
 Panama, 20, 54, 71, 84, 93, 147, 366, 390, 392, 395, 397-399, 402.
 Pancaldo, 11, 17-21, 26-27, 119, 136, 250, 366, 368, 375, 377-380, 394, 400, 402.
 Panglão ou Panilongon, 327.
 Pansican, 337.
 Panuco (Rio), 395.
 Papua, 341.
 Para (Ile), 339.
 Para (Rio), 53.
 Parana (Rio), 264.
 Paraganaco, 263.
 Parangaua (çu), 47, 262-263.

- Paraqua, 329.
 Paris, 13, 18, 91-92, 122, 150, 153, 155, 157, 260, 277, 339, 367-369, 371, 390.
 Parme, Marg. (de), 363.
 Pasfield, O., 60.
 Pasqualigo, P., 101.
 Pastells, P., 23, 39, 96, 146, 172, 187, 189, 197-198, 200-201, 205, 209, 214, 234, 271, 291, 304.
 Patagonie, 57, 263, 269, 280, 282, 284, 295, 386, 391, 394.
 Patagons, 20, 281-282.
 Patos (Baie), 268-269.
 Patos (Rio), 263.
 Paul, 297.
 Paumotu, 298-299.
 Pedir, 105, 115, 117, 121, 162.
 Pedrarias, 390, 392.
 Pedro (Dom), 158.
 Pedro (mestre), 239, 365, 374, 381.
 Pedrosa, F. (de), 131.
 Pegou, 68, 116, 121.
 Pékin, 176.
 Penha Verda, 230.
 Pennesi, G., 29, 128.
 Peragallo, 19-21, 239, 250.
 Peralta, 392.
 Pereira A. de Aragão, 99.
 Pereira, F., 379.
 Pereira, N.-V., 103-104, 255.
 Perestrello, 113, 144.
 Perez, T., 176.
 Perioco et Periuja Woki, 4-5, 116, 164.
 Perles (Iles des), 392.
 Pernambouc, 252, 259-260.
 Pérou, 79, 398.
 Perse, 122.
 Persique (Golfe), 159.
 Peschel, O., 59, 300, 361.
 Petit, J., 324.
 Peuerbach, G. (de), 384.
 Phénix, 299.
 Philippe de Bourgogne, 62-63.
 Philippe II, 9, 25, 36-37, 157.
 Philippe (médecin), 141.
 Philippines, 21, 39, 47, 149, 162, 236, 300, 306-326.
 Phillips, T., 13.
 Phra Borom Raxa, 116.
 Pie II, 44.
 Pigafetta, A., 14-17, 19-20, 35, 37, 39, 118-119, 127, 154-158, 208, 241, 247, 249, 256, 258, 260-264, 265, 268-269, 277, 280-288, 293, 295, 297-299, 301-318, 323-325, 327-343, 345-353, 362, 380, 386-388, 391.
 Pillar (Cap), 294.
 Pimenta, M.-G., 96.
 Pina, 43.
 Pineda, A. (de), 84, 395.
 Pinelo, A.-L. (de), 30, 36, 347.
 Pinelo, 62.
 Pingouin (Ile), 269.
 Pinta, 202.
 Pinzon, 50, 52-53, 62-66, 83, 202, 240.
 Pirès, A., 150, 160, 400.
 Pirès, T., 163.
 Pise, 42.
 Pitcairn, 298.
 Plata (Espagne), 171.
 Plata. Voir Rio de la Plata.
 Poleur, J., 37.
 Pollux, 258.
 Polo, Marco. Voir Marco.
 Polvoreira, 105, 162.
 Poncezol. Voir Bauttista.
 Ponon, 353.
 Ponte de Lima, 133.
 Porne. Voir Bornéo.
 Porquenampello, 367.
 Porto. Voir Oporto.
 Portobelo, 398.
 Porto Seguro, 60.
 Possession (Baie), 294.
 Postel, G., 158.
 Poela Rhum, 350.
 Prado, 230.
 Primeira (Ile), 298, 308.
 Ptolémée, 57, 88, 91, 154, 161, 165, 349, 401.
 Puente del Duero, 171.

- Puente y Olea (de la), 59, 62, 64, 66, 68, 70-71, 74, 77, 80, 82, 89, 166, 163, 176, 180, 202, 206, 236, 241, 247, 249.
- Puerta, S. (de), 326.
- Puerto del Herrado, 171.
- Puerto Deseado, 84.
- Puerto en la ribera de Genoa, 250.
- Puerto Rico, 78.
- Pukapuka, 298-299.
- Pulac ou Pulu Ai, 350.
- Pulan Bacaran, 350.
- Pulo Anna, 368.
- Pulo Marière, 368.
- Puluan ou Puloando, 328-330, 334-335.
- Pulurun, 350.
- Punta de las Arenas, 266.
- Punzerol. Voir Bauttista.
- Pyliom, 367.
- Q**
- Quachymchyna, 163.
- Quamragam, 368.
- Quechilmire, 342.
- Quayoan. Voir Cayoan.
- Queda, 162.
- Quepindo, 327.
- Querandis, 265.
- Querci, 352.
- Quesada G. (de), 220, 244, 261, 271-275, 277, 283, 292.
- Quidapil, 337.
- Quiloa, 102-103.
- Quimar, Quimor ou Quemarre, 367-368.
- Quinsay, 42.
- Quinta de Sousa, 99.
- Quintella (J. da Costa), 132, 141.
- Quipit ou Quypit, 327-328, 335-337.
- R**
- Rabelo, 238.
- Rabelo, C., 19, 318, 322-323.
- Rabelo, J., 131.
- Rainaldi, 45.
- Rainaud, A., 304.
- Rambaldi, P.-L., 56.
- Ramon de la Sagra, 58.
- Ramon Lista, 281.
- Ramos (Cabo), 367.
- Ramos Coelho, 9.
- Ramusio, 12-14, 21-25, 27, 29, 37, 167, 295, 306.
- Rau, 367.
- Ravenstein, S.-G., 51, 157, 178, 210, 344, 389.
- Rayon, J.-S., 30.
- Rebello, G., 34, 124-125, 127, 342-343.
- Recalde, J.-L. (de), 167, 197, 201, 222, 231, 233, 238, 259, 271, 292.
- Regiomontanus, 141, 384.
- Reina, P.-S. (de), 275, 283.
- Reinel, 65, 89-90, 92-93, 119, 122-123, 139, 150-151, 153, 161-163, 178-179, 205, 260, 372, 377, 390, 400.
- Reisch, G., 88-89.
- Requins (Ile), 298-289.
- Resendi, 153.
- Retrete, 42, 54-55.
- Reyes (Bahia de los), 262.
- Rezende D. (de), 10, 18, 25-26, 32, 37, 372.
- Rhodes, 11, 13, 15, 362.
- Ribeira Grande, 359.
- Ribeiro D., 164, 206-207, 234-235, 266-267, 278, 285, 295, 298, 370, 388, 391.
- Ribeiro, N., 207-208, 228, 394.
- Ribeiro dos Santos, 158.
- Richardson, J.-A., 21.
- Richthofen F. (von), 301, 384.
- Rindja, 352.
- Rio de Janeiro, 72, 251, 260, 262, 323.
- Rio de la Plata, 57, 60-61, 71, 74-77, 80-81, 85, 90, 92-94, 135, 139, 143, 157, 178, 181, 208, 246-247, 250-252, 256-257, 263-265, 267-268, 344, 370, 390, 397.
- Rio de Solis, 5, 86, 263-264, 386.
- Riu-Kiu, 145, 163, 165, 177.
- Riverol, F., 49.
- Roang, 339.
- Robertson, J.-A., 12-13, 39, 47, 246, 322, 348.

- Rochelle, S. (de la), 324.
 Rodas, M. (de), 380-382.
 Rodos, 252.
 Rodrigo, 99, 141.
 Rodriguez, A., 380.
 Rodriguez, F. 122, 139, 159, 380.
 Rodriguez, J., 31, 379-388.
 Rodriguez, G., 273, 346.
 Rogers, 281.
 Rojas, F. (de), 252.
 Rojo (Cabo), 357.
 Roldan, 294, 382.
 Romania. N. (de), 380.
 Romano, M., 83.
 Rome, 11, 15, 27, 29, 45, 57, 73, 88, 117, 121, 123, 158, 391.
 Ros, A., 380.
 Rosa, J. (de la), 343.
 Roselli, 90.
 Rosoghin, 350.
 Rosolanguin, 123.
 Rossel, 298, 306.
 Rota, 305-306.
 Rotti, 354.
 Rozengain, 350.
 Rouge (mer), 114-115, 119, 159, 303, 344.
 Roxburgh Mc Clymont, J., 128.
 Ruehamer, J., 59.
 Rudericius Carus Utrariensis, 23.
 Ruge, S., 72, 91, 388-389.
 Rusticciano da Pisa, 14.
 Ruysch, J., 57, 88-89.
- S**
- Sa, G. (de), 125.
 Saavedra, A. (de), 187, 326, 366, 396-397.
 Sabrosa, 96, 99, 254-255.
 Sagra, R. (de la), 58.
 Sahelices, J. (de), 380.
 Saint-Andrew, 368.
 Saint-Augustin (Cap), 17, 53, 58-59, 80, 83, 151-152, 176, 246, 260.
 Saint-Dié, 87.
 Sainte-Claire, 258, 268.
 Saint-Elme ou Telme, 253, 266, 268.
Saint-Esprit, 104.
 Sainte-Hélène, 168.
 Sainte-Marie, 58, 60-61, 75-76, 93, 139, 151, 160, 178, 262-264, 298.
 Sainte-Marie (Açores), 359.
 Saint-Jean-Baptiste, 371.
 Saint-Julien, 36, 260, 269-279, 283-285, 289, 291-292, 297, 319-320, 323, 335, 386-387, 397.
 Saint-Lazare, 307.
 Saint-Mathias. Voir San Mathias.
 Saint-Michel et San Miguel, 83, 161, 187, 288, 293, 360, 399.
 Saint-Nicolas, 258, 268.
 Saint-Paul. Voir San Pablo.
 Saint-Philippe, 286.
 Saint-Pierre, 258, 298.
 Saint-Pierre Gonzalvez, 258.
 Saint-Séverin, 287.
 Saint-Vincent, 360.
 Saipan, 371.
 Sal, 149, 400.
 Salabos, 339.
 Salas, F.-J. (de), 203.
 Saldaña, B. (de), 353.
 Saldanha, A. (de), 101.
 Saldanha (Baie), 356.
 Salinas, M. (de), 210.
 Salomon, A. (de), 244.
 Salsbourg, 27.
 Salviati, 263.
 Samar, 307.
 Samatra ou Samotra, 121, 388.
 Samianapi, 350.
 Samyns, 338.
 San Anton (Montagne), 395.
 San Antonio (Ile), 149, 151-152, 359, 368, 400.
 San Antonio (Port), 287.
San Antonio, 93, 201-202, 215, 222, 234, 243, 253, 257, 259, 264-266, 271-275, 278, 282-283, 286-289, 290-293, 382, 389.

- San Barnabe, 288.
 Sanchez, B., 372, 375, 377.
 Sanchez, J., 49.
 Sanchez, M., 380.
 San Christoval (Rio), 263.
 San Domingo, 55, 67, 83, 176, 246, 250, 269.
 San Gabriel, 81.
 Sangaluan, 339.
 Sanghir, Sangi ou Sangum, 338-339.
 San Iago, 278, 285.
 San Ilifonso, 285.
 San Jop, 353.
 San Juan, 78, 85, 200, 293, 368.
 San Lucar de Barrameda, 80, 215, 218, 241-242, 256, 320, 360.
 San Martin (Montagne), 395.
 San Martin, A. (de), 16-17, 25-26, 32, 34, 36, 83, 167, 181, 190, 215, 225, 236, 244-248, 261, 269-270, 276, 283-284, 287-290, 292, 295, 302-303, 308, 324, 327, 372, 380.
 San Martin, Chr. (de), 247.
 San Mathias, 75-76, 90, 94, 148, 266-268.
 San Miguel. Voir Saint-Michel.
 San Pablo, 298-299, 330, 354, 386.
 San Roman, A. (de), 33, 118, 126, 324.
 San Roque, 57, 61.
 San Salvador, 394.
 Sanserol, 368.
 Sanson (Iles), 278.
Santa Catalina, 378-379.
Santa Catharina, 117.
 Santa Cruz, A. (de), 298.
 Santa Cruz, 60, 98, 278-279, 283-285, 290.
Santa Cruz, 112, 128.
 Santa Iñes, 294.
 Santa Julia, 278.
 Santa Lucia, 260, 263, 323.
Santa Maria, 202.
 Santa Maria de Antigua, 360.
 Santa Maria de la Victoria, 341, 360.
 Santa Maria de Agosto, 334-335.
 Santander, J., 380.
 Santa Polonia, 266.
 Santarem, 67-68, 70, 82, 106, 122, 159, 361.
 Santiago (Cap Vert), 23, 358, 361-362.
Santiago, 202, 238, 244-245, 262-264, 273-274, 278-279, 284, 365.
 Santo Domingo de las Dueñas, 253.
 Sanuto, M., 11, 15, 77, 101, 123, 398, 401.
 Saocao, 329.
 São Paulo, 260.
 Saragosse, 6, 28, 128, 175, 190-191, 194, 197, 205, 231, 402-403.
 Sarangani, 337-338.
 Sardines (Rivière des), 287-288.
 Sarmiento, 295, 398.
 Sarnau, 162.
 Sauvage, 173-175.
 Savoe, 351, 354.
 Savoie, 259.
 Schefer, 117.
 Schildpad, 113.
 Schio, G. (da), 14.
 Schmeller, J.-A., 22.
 Schöner, J., 27-28, 71-72, 86, 89, 90-92, 94, 179, 300, 349, 354, 366, 386-390.
 Schouten, 298, 322.
 Schott, G., 267, 296.
 Schulte, A., 73.
 Schulze, F., 101.
 Schwarzer, O., 28, 160.
 Sebu, 32, 312-319, 322-324, 326-327, 340, 346.
 Sedelius, W., 22.
 Seilam, 161.
 Selani, 307, 309, 312.
 Selma, 321.
 Semrryn, 338.
 Senna Barcellos, J. (de), 391.
 Septem Cidades, 302.
 Sequeira, D.-L. (de), 104-108, 114-115, 208, 316, 344.
 Sequeira, G. (de), 110-111, 144.
 Sérrique, 311.
 Sernigi, 113.
 Serra, 123.
 Serra da Estrela, 238.
 Serra d'Ossa, 228, 230.

- Serrano Juan, 17, 83, 119-121, 190, 236, 238, 243-247, 273, 278-280, 282, 284, 287, 316, 322-325, 355, 397.
- Serrano (Rio), 278.
- Serrano, P., 246.
- Serrão Franc, 4, 10, 24, 27, 32, 38, 77, 102, 104, 106-109, 113, 117-127, 133-136, 139, 148, 176, 179-181, 187, 230, 246, 302, 341-346.
- Serrão, J., 119, 246.
- Serrão, J.-V., 119.
- Sétébas, 281.
- Séville, 4, 8-9, 11, 17, 23-24, 52, 58, 61-63, 66-67, 73, 77-78, 81-82, 89, 93, 96, 117, 120, 138, 140-141, 143, 145-146, 148, 150, 165-173, 177, 181, 185, 189, 190, 191, 194, 196-207, 209, 216, 218, 220, 222, 223, 225, 228, 231, 233-238, 240-242, 246, 250, 252, 254, 256, 270, 272, 277, 283, 291, 293, 300, 320-321, 340, 344-345, 354, 358, 360-361, 363, 365, 373, 379-382, 385, 390, 393, 397.
- Seylani. Voir Selani.
- Siaï, 310-311.
- Siam, 68, 116, 144, 159, 162-163, 312.
- Sian ou Siau, 339.
- Sibuco, 387.
- Sibugey, 337.
- Sico, 349.
- Sicullus, C., 99.
- Sierra Leone, 59, 146, 206, 258.
- Siku, 349.
- Silan, 350.
- Silapulapu, 315-319.
- Silva (da), 238.
- Silva, F. (da), 255.
- Silva, J. (de), 383.
- Silva, L.-T. (de), 101.
- Silva Telles, J. (de), 254.
- Silveira, L. (da), 361, 393-394.
- Simancas, 8-9, 21, 36, 172, 174.
- Simbaba. Voir Sumbaba.
- Singapour, 4, 107, 122, 162.
- Sloane, 251.
- Snelleman, J., 117.
- Soarez, J., 131-132.
- Soderini, 59.
- Soela Besi, 350.
- Soembava, 352.
- Soerabaja, 377.
- Sofala, 103, 105.
- Solar, 13.
- Solis (Rio). Voir Rio de Solis.
- Solis, J.-D. (de), 3, 57, 63-83, 85, 90, 92, 94, 135, 138-139, 143, 148-149, 156, 167, 178, 180, 188, 192, 202, 247, 252, 257, 260, 265, 267, 316, 340.
- Solo, 335-336.
- Solon ou Solor, 123, 351.
- Solorzano Pereira, J. (de), 45.
- Sonde, 118, 159, 181, 243, 390.
- Soraluce y Zubizarrete, 17, 249, 293, 342, 362, 382.
- Sosan, 306.
- Soto, F., 79, 83, 247.
- Sottas, J., 154.
- Soulié, 322.
- Sousa A. (de), 103, 279.
- Sousa, D. (de), 96-97, 102, 130, 132-133, 254.
- Sousa, G. (de), 104, 106.
- Sousa, J. (de), 97.
- Sousa, N. (de), 96.
- Sousa, P. (de), 132, 136.
- Sousa Tavarez, F. (de), 158.
- Sousa Viterbo, 24-25, 69, 96-97, 113-114, 133, 193-194, 236, 403.
- Spaan, A.-J., 117.
- Spilbergen, 398.
- Springer, 101.
- Stanley. Voir Alderley.
- Stevens, 37, 155.
- Stevens, J., 33.
- Stevens of Vermont, H., 27, 386.
- Stobnicza, J., 58, 87.
- Stoeffler, J., 155.
- Stradanus, 281.
- Strasbourg, 90.
- Streytpergk, R. (de), 387.
- Suar, 339.
- Subanin, 336.
- Sula, 350.
- Sulach, 350.
- Suluan, 307-308, 310.

Sulu Jolo, 328, 335.
 Sumatra, 68, 105-106, 115, 117, 121-122, 149, 162-163, 171, 309, 349, 353, 388, 400.
 Sumbava ou Simbaba, 123, 353.
 Sumbdit Pradit, 301.
 Surigao, 309.
 Surinam, 52.
 Syndan, 329-330.

T

Tamjunpura, 163.
 Tamojos, 261.
 Tanabutun, 352.
 Tanaçary, 162.
 Tappi, 349.
 Tabobi, 349.
 Tadore. Voir Tidore.
 Tagante, 399.
 Tage, 130.
 Tagoelandang, 339.
 Talaut, 339.
 Tamgym ou Taghima 336.
 Taprobana, 162, 388.
 Tarducci, F., 252.
 Tarenate ou Tarante. Voir Ternate.
 Tarnasserim, 68.
 Tarouca, 192.
 Tarragone, 45.
 Tawalie Ketyl, 349.
 Tecoanapa, 399.
 Tegoizano porto, 329.
 Tehama, 303.
 Tehuantepec, 403.
 Tehuelches, 281.
 Tenado ou Tenatum, 350.
 Ténériffe, 257, 381.
 Ternate ou Terrenate, 10, 17-21, 25-26, 117, 120, 123-127, 213, 289, 302, 329, 337, 341, 343-345, 347, 351, 371-372, 374-375, 377, 402, 403.
 Ternaux, 98.
 Terre de Feu, 294, 391.
 Terre-Neuve, 43, 49, 91, 387, 390, 395-396.
 Texeira, 108, 119.
 Thacher, J.-B., 30, 45, 54, 174.
 Tharsis, 116, 145, 163.
 Thedori, 340.
 Thomar, 96.
 Thomassy, 13.
 Tiburons, 298-289, 386.
 Tidore, Tidori ou Tindore, 19, 38, 124, 127, 136, 334, 340-341, 343, 345, 347-348, 353, 365-368, 372-376, 396, 401.
 Tiele, 24, 115.
 Tierra de diziembre, 296, 390.
 Tifore, 339.
 Timor, 22, 163, 253, 345, 252-354.
 Timutikar, 312.
 Tinian, 371.
 Titameti, 349.
 Titien (Le), 321.
 Tolède, 171, 321, 379.
 Toliman, 349.
 Tolosa, P. (de), 381.
 Tomaschek, W., 349.
 Tonkin, 163, 176, 349.
 Tordesillas, 45-47, 50, 59, 66, 77, 156, 179.
 Toro, 62.
 Torre do Tombo, 4, 8-10, 20, 26, 67, 85, 97, 105, 110, 112, 119, 125, 130, 132-134, 146, 159, 188, 194, 200, 208, 213, 219-220, 227, 374, 393, 396-397, 402.
 Torre, H. (de la), 206, 371.
 Torres, F. (de), 79, 81-82, 247.
 Tortosa, 42.
 Toscane, 13.
 Toscanelli, 299, 384.
 Tous-les-Saints, 59, 295.
 Trabajos (Baie), 269.
 Transylvain, M., 27-28, 37-38, 97, 144, 147, 177, 185-186, 199, 269-271, 276, 278, 281-282, 284-285, 294-295, 298-299, 300, 306-307, 309, 314-315, 317, 323-324, 327, 331, 340, 349, 359, 383, 387-388.
 Travancore, 108.
 Traz-os-Montes, 96.
 Triana, 241, 253-254.
 Trinidad (Ile), 335.

- Trinidad*, 17, 19-21, 25, 33, 121, 202-203, 243, 250, 268, 274-275, 282, 291, 323, 333-334, 341-342, 347-348, 351, 365-381, 395-397.
- Truxillo, 55.
- Tsuan-tschou, 42.
- Tuan Maamud, 335.
- Tucucan, 337.
- Tupy, 261.
- Turin, 160, 206, 363, 266, 268-269, 295-296, 390, 400.
- Twali-Bezár, 349.
- U**
- Unuveru, 350.
- Uraba, 84, 395, 399.
- Urdanete, A. (de), 125, 301, 370, 389.
- Urrea, P. (de), 239.
- Urriaga. Voir Elloriaga.
- Uruguay, 264.
- Utrecht, 173, 175.
- Uzielli, G., 250, 304, 390.
- V**
- Vadian, 160.
- Valderrama, P. (de), 324-325.
- Valence, 68, 166.
- Valentini, P.-J.-J., 43, 45, 64.
- Valenzuela, F. (de), 242.
- Valladolid, 15, 18, 28, 31, 147, 171-172, 173, 186, 190, 197-198, 215-216, 248, 271, 361-363, 381.
- Vallejo, Fel. (Don), 321.
- Valparaiso, 296.
- Valpuerto ou Valpuesto, P. (de), 381.
- Vall sem perigo, 307.
- Van der Haeghen, V., 98.
- Van der Lith, P.-A., 117, 165.
- Van Noort, O., 398.
- Varela, 301.
- Varenius, 78.
- Vargas y Ponce, 321.
- Varnhagen, 24, 56-57, 60, 63, 77, 79, 139, 260.
- Varthema, L., 102, 113, 117-118, 121, 331.
- Vasconcellos, A. (de), 77, 166.
- Vasconcellos, J. (de), 33.
- Vasconcellos, D.-M. (de), 67, 69, 111, 114-115.
- Vasconcellos, L.-M. (de), 103.
- Vasconcellos (cartographe), 139, 142.
- Vay palay cucara canbam, 329.
- Vea, 398.
- Vedia, 52.
- Vega, G. (de la), 246.
- Veitia Linage, D.-J. (de), 166.
- Vela (Cabo de la), 52.
- Velas Latinas (Iles), 305-306.
- Velasquez, D., 84.
- Vénézuéla, 85.
- Venise, 11-12, 14-15, 22, 42, 52, 158, 239, 385, 388.
- Vera, V., 389.
- Vera Cruz, 395, 399.
- Veragua, 42, 50, 54, 64.
- Veranula, 124.
- Vermeio, R., 293.
- Verrazano, G., 396.
- Versailles, 322.
- Versay, 403.
- Vert. Voir Cap Vert.
- Vespuce, A., 55-65, 67-68, 71-72, 80-81, 85, 87-88, 90, 94, 113, 138-140, 156, 160, 176, 241, 247.
- Vespuce J., 71, 83, 93, 167, 190, 243, 247, 292, 354, 388-389, 401.
- Vicence, 11, 14-15.
- Victoria*, 5, 11, 17, 19, 21-23, 27-28, 30-31, 37, 47, 92, 202, 238, 240, 240, 244, 249-254, 259, 266, 274, 277, 286-287, 289-290, 292, 295, 318, 322, 324, 326, 334-335, 341, 347-348, 350-363, 379-386, 388-389, 393, 396-397, 400, 402.
- Victoria (Ville), 399.
- Victoria (Cap), 294.
- Viena (de la). Voir Reina.
- Vienne, 10, 217, 363.
- Vierges. Voir Virgines.
- Vigo, G. (de), 371.
- Vila Nova, 238.
- Villa, A.-R., 210.
- Villacorta, F.-F., 314.
- Villa de Figuciro, 96.

Villa Flor, 99.
 Villa-Hermosa, 37.
 Villalobos, 199, 216, 218.
 Villa-Real, 96.
 Villas-Boas. Voir Magalhães.
 Villegas, P. R. (de), 179.
 Villiers de l'Isle Adam. P. 11, 362.
 Vinci, L. (de), 90-91.
 Virano Batolaque, 337.
 Virgines (Cap), 285, 292, 294, 304.
 Virginie, 394.
 Viseu, 100.
 Vispera de Domingo de Ramos, 269.
 Vitara, 123 352.
 Vivien de Saint-Martin, L., 11.
 Vozmediano, J. (de), 210.
 Voynich, 389.
 Vudia, 350.

W

Waldseemüller, 58, 71, 87-89, 91, 158, 160-161.
 Walls y Merino, M., 29, 276.
 Warburg, O., 117.
 Warren du Pré Smith, 321.
 Warren Hastings, 368.
 Weimar, 90, 295, 391.
 Welsler, 72-73, 101.
 Whitney, R.-S., 35.
 Wiby, 68.
 Wieser, F. (von), 27, 31, 42, 73, 76, 90-91, 298, 386, 388-389.
 Winsor, J., 11, 18, 37, 155, 174, 322.
 Wokwok ou Wákwak, 164-165.
 Wijtvliet, 84.
 Wolfenbüttel, 250.

Wolkenhauer, A., 155.
 Wostok, (Ile), 299.

X

Xérès, 62
 Ximenes de Cisneiros, 173.

Y

Yelbes, 400.
 Ypalairu cara canão, 329.
 Yucatan, 84.
 Yule, H., 68, 301, 303,
 Yule Oldham, H., 45.
 Yunagan, 307.

Z

Zabba, 352.
 Zacuto, A., 142.
 Zaiton, 42,
 Zamal, 307.
 Zamofa, 367.
 Zanghalura, 339.
 Zapata, 232.
 Zebu. Voir Sebu.
 Zelot, 350.
 Zipangu, 42-43, 164, 301.
 Zisneros, Fr. (de), 175.
 Zoar, 339.
 Zocatula, 395.
 Zoroboa, 350.
 Zuaco, Zuazo ou Quaço, A. (de), 83, 150, 176.
 Zubileta, J., 380.
 Zubu, 312-313, 397.
 Zula, 315.
 Zumbava, 352.

ERRATA

Page 39, ligne 3 et suiv., *au lieu de* : Pastills, *lisez* : Pastells.

Page 97, ligne 11, *au lieu de* : deux, *lisez* : d'eux.

Page 124, note 1, *au lieu de* : Rabello, *lisez* : Rebello.

Page 179, ligne 18, *au lieu de* : Sarrão, *lisez* : Serrão.

Page 197, note 4, *au lieu de* : Alderney, *lisez* : Alderley.

Page 244, ligne 11, *au lieu de* : de Costa, *lisez* : da Costa.

Pages 261-262, *au lieu de* : Carabalho, *lisez* : Carbalho.

Page 298, ligne 18 *au lieu de* : Schooten, *lisez* : Schouten.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
PRÉFACE	3
INTRODUCTION BIBLIOGRAPHIQUE	7

PREMIÈRE PARTIE.

Les précurseurs de Magellan.

1. La ligne de démarcation pontificale.	41
2. La recherche d'un passage par l'ouest avant le quatrième voyage de Colomb	49
3. Quatrième voyage de Colomb (9 mai 1502- 7 novembre 1504)	53
4. Troisième et quatrième voyages d'Améric Vespuce	56
5. Voyages projetés de J.-D. de Solis et de Cabot, 1512	66
6. Expédition de Christoval de Haro, 1513-1514.	72
7. Dernier voyage de Juan Dias de Solis, 1515-1516	77
8. Dernières entreprises à la recherche d'un passage sud-ouest avant Magellan.	82
9. Le passage sud-ouest dans la cartographie	88

DEUXIÈME PARTIE.

Magellan.

1. Jeunesse	95
2. Service dans l'Inde	100
3. Activité mercantile de Magellan dans l'Inde	109
4. Découverte des Moluques	115
5. Retour au Portugal ; service en Afrique ; passage au service de l'Espagne.	128

	Pages.
6. Les collaborateurs de Magellan : Faleiro et de Haro	139
7. Idées cosmographiques de Magellan et de Faleiro	148
8. Magellan à Séville; la Casa de la Contratación	165
9. Les délibérations avec les conseillers du roi	173
10. Les capitulations de l'expédition	181
11. Interventions portugaises; remise du départ de l'expédition	191
12. Christobal de Haro; les premiers préparatifs	199
13. Nouvelles difficultés suscitées par les Portugais; seconde remise du départ	203
14. Concours des marchands à l'expédition; de Haro, Gutierrez, Fugger. Frais de l'armada	209
15. Recrutement des équipages; les instructions du 8 mai 1519	219
16. De Haro et de Cartagena à Séville; agissements du facteur Alvares; procès de Juan de Aranda	225
17. Ruy Faleiro n'accompagne pas Magellan; dernière remise du départ	234
18. Les capitaines et les pilotes de l'armada. Testament de Magellan	242

TROISIÈME PARTIE.

L'expédition de Magellan.

1. La traversée de l'océan Atlantique; de Séville au Rio de la Plata	256
2. Du Rio de la Plata au détroit de Magellan	265
3. Le détroit de Magellan	285
4. Première traversée de l'océan Pacifique	295
5. La découverte des îles Philippines	306
6. Mort de Magellan et des principaux chefs de l'expédition	315
7. Des îles Philippines à Bornéo et aux Moluques	326
8. Les Moluques	340
9. De Timor à Séville	354
10. L'Odyssée de la <i>Trinidad</i>	365
11. Résultats du voyage de Magellan. Premières cartes du détroit et de l'océan Pacifique	383
12. Dernières expéditions espagnoles aux Moluques. La Junta de Badajoz et la fin de la querelle des Moluques	391
INDEX	405
ERRATA	430

CARTES.

	Pages.
1. Le premier portulan portugais de la mer des Moluques (vers 1516), d'après les Reinel	2
2 et 3. Esquisses de Bartholomé Colomb (1504), d'après WIESER, <i>Die Karte des Bart. Colombo.</i>	42
4. Le grand golfe de Chine, d'après les Reinel (1516)	164
5. Itinéraire de Magellan, du Rio de la Plata aux îles Philippines	293
6. Itinéraire de l'expédition de Magellan dans la mer des Moluques	340

