

## **La découverte des routes des océans par les Basques: Jean de Lakosa, Jean Sébastien de Elkano, André de Urdaneta\***

(The discovery of ocean highways by the Basques: Juan de Lakosa, Juan Sebastián de Elkano, André de Urdaneta)

Leizaola, Jesús María de

[BIBLIOTHEQUE DE LA SOCIÉTÉ BASQUE](#)

---

*Dans une étude très documentée, Jesús María de Leizaola décrit les nombreux voyages maritimes autour du monde de trois navigateurs basques célèbres: Jean de Lakosa, Jean Sébastien de Elkano et André de Urdaneta. Ces voyages furent essentiels puisqu'ils permirent d'incorporer à la vie en commun des hommes, à la fois un hémisphère et les grands océans de la planète.*

*Dokumentazioz ongi hornituriko lanean, Jesús María de Leizaolak hiru euskal itsasgizon ospetsuk munduaren inguru eginiko bidaiak deskribatzen ditu: Juan de Lacosa, Juan Sebastián Elcano eta Andrés de Urdaneta. Bidaia horiek garrantzi handikoak izan ziren ondare unibertsalari beste hemisferio bat eta planetaren ozeano handiak erantsi zizkiotelako.*

*En un trabajo bien documentado, Jesús María de Leizaola describe los periplos alrededor del mundo de tres célebres navegantes vascos: Juan de Lakosa, Juan Sebastián Elcano y Andrés de Urdaneta. Sus viajes resultaron trascendentales puesto que permitieron incorporar al patrimonio universal un nuevo hemisferio y los grandes océanos del planeta.*

---

\* Conférence lue à l'inauguration de la "Salle de l'expansion basque", du Musée Basque de Bayonne, Août 1954. Archives Manuel de Ynchausti. "Intxausti Baita", Ustaritz.

De 1492 à 1565, les voyages maritimes dont Jean de Lakosa, Jean Sébastien de Elkano, André de Urdaneta et quelques autres basques furent les grands techniciens, permirent d'incorporer à la vie en commun des hommes à la fois un hémisphère et les grands océans de la planète.

La charge de décrire l'œuvre de ces illustres compatriotes d'autrefois aurait dû être confiée à un de nos bons marins basques de nos jours.

Je vais nommer quatre d'entre eux qui auraient pu faire cet exposé avec une autorité que je ne possède pas. Il y a quinze ans décédait ici à Bayonne M. Gorgonio de Renteria, un capitaine Biscayen –de la maison Intxausti– qui à l'arrivée des américains du nord aux Philippines en 1899-1900, fut choisi, pour sa connaissance des mers de l'Archipel, pour conduire le vaisseau qui leva la carte hydrographique de cet amas de sept mille îles, tâche qu'il mena à bien sous le gouvernement de M. Taft, par la suite Président des Etats-Unis d'Amérique. Plus tard décédait le deuxième d'entre eux, M. Idefonso de Irala, marié ici à côté, à Briscous lequel en commandant le "Ama Begoñakua", voilier-école de la maison Sota, avait traversé à la voile huit fois l'Atlantique. Plus près de nous, sont en vie M. Juan Antonio Castro Izaguirre, de Tolosa, lequel quitta la Marine de guerre espagnole pour entrer dans les Forces Navales Françaises libres et a fait en qualité d'officier en second du "Triomphant" toute la dernière guerre mondiale au Pacifique (il continue sa carrière dans la Marine française); et le capitaine marchand qui pendant toute cette même guerre mondiale a commandé le plus grand transport de guerre américain, le "América".

Ces marins, qui tous s'exilèrent avec nous en France à l'occasion de la guerre d'Espagne, auraient pu vous parler des océans qu'ils ont sillonnés. Moi, je me bornerai à vous rendre un compte exact, à l'aide des documents que je mentionnerai, d'une œuvre d'une importance exceptionnelle dans les progrès de l'Humanité.

Malgré les exploits maritimes des normands, des musulmans et des portugais tout au long du Moyen Age, avant l'année 1492 le seul océan qu'on avait sillonné loin des côtes était le nord de l'Atlantique. Les scandinaves l'avaient traversé entre la Scandinavie et le Labrador; les portugais en avaient fait le tiers du parcours, jusqu'aux Açores, à la hauteur de Lisbonne et de New-York.

D'autres, et parmi eux des pêcheurs ou des navigateurs basques, l'avaient peut-être traversé. Mais nous ne savons pas s'ils l'avaient fait, puisqu'ils n'en parlèrent pas.

Je tiens pour certain que le viking Erik le rouge arriva au Labrador au X<sup>ème</sup> siècle, et qu'il entra un peu plus au sud sur le continent américain. Cependant, de son exploration il ne restait plus rien, pas même une route maritime connue, ce qui aurait été le plus important. Cinq cents ans étaient sur le point de s'écouler après son voyage, et de l'Amérique ne restait qu'un mythe: l'île de Saint Brandan, perdue dans les brouillards de l'Ouest.

Un peuple maritime, le Portugal, avait néanmoins entrepris et réussi des expéditions systématiques, favorisées par les rois, qui avaient fait connaître toute la côte occidentale de l'Afrique, et les îles proches (Madère, Cap Vert, Fernando Poo, Santo Tomé); elles avaient même contourné le Cap, dans l'expédition menée par Barthélémy Diaz, en 1487, qui fit entrevoir au delà, vers l'Est, un Océan, l'Océan Indien.

On avait donc progressé beaucoup en suivant les traces –pour autant que l'on puisse parler de traces en parlant des

mers– de l'arabe Ibn-Batuta, qui avait fait le tour maritime de l'Afrique au XIV<sup>ème</sup> siècle.

Mais plus de la moitié de la planète restait dans l'inconnu.

A ce moment de l'Histoire, en 1492, se place l'entreprise de Christophe Colomb. Elle fut transcendante, en particulier parce qu'elle en lança d'autres, très nombreuses, celles de Vasco de Gama, de Caboto, de Ojeda, de Solis et Pinzon, de Magellan. Dans l'espace de trente ans, tout un hémisphère nouveau s'ajoutait à celui que l'on connaissait déjà; le monde devenait le double de ce qu'il était jusqu'alors.

L'inspiration, l'intuition, la ténacité de Colomb apparaissent ainsi comme donnant une impulsion nouvelle à l'Histoire. Tout ce que l'on fera pour tenter de réduire l'importance de ce que Colomb fit restera toujours vain; une telle œuvre est, en effet, trop grande. Or, je me trouve tenu malgré moi, pour vous faire connaître notre Lakosa, de vous signaler son œuvre personnelle et l'on pourrait croire que je m'attache à amoindrir la valeur de celle de Colomb. Je vous avoue que je m'efforcerai d'être juste avec les deux navigateurs, l'italien et le basque.

Colomb ne pouvait pas mener à bien lui tout seul son entreprise dont le mérite de la conception revient à lui seul. Il était amplement redevable envers ses devanciers qui depuis cent ans avaient fait beaucoup de découvertes. En parcourant l'histoire nautique du biscayen Jean de Lakosa, nous allons voir combien Colomb fut redevable aussi envers qui l'accompagnèrent dans ses premiers voyages.

Je ne sais pas si Jean était le fils ou un parent du capitaine de bateau marchand, Gonzalo Peres de Lakosa, qui en 1451-52 figure parmi les capitaines basques qui fondèrent le Consulat de Biscaye, à Bruges, se séparant des marchands de Burgos. En tout cas, on voit figurer alors un Lakosa parmi les biscayens.

Jean était un marin; nous verrons qu'il était un grand marin. Il prit part aux deux premiers voyages de Colomb en Amérique. Pour le premier Jean de Lakosa avait fourni le plus grand des bateaux, "Le Santa Maria", dont le tonnage dépassait celui des deux autres réunis. Il était propriétaire du bateau, et en plus, il le commandait lui-même au titre de "*maestre*".

Un arrêté des Rois Catholiques, en date 28 février 1494, qui lui est adressé, dit ceci: "Tu es allé comme *maestre* d'une nef de ta propriété aux mers de l'océan, dans ce voyage où furent découvertes les terres et les îles du côté des Indes, et tu perdis ladite nef". En effet, la "Santa Maria" fut perdue sur la côte de l'île Santo-Domingo (Saint-Domingue) à la Noël de 1492.

Le premier voyage aller de Colomb et Lakosa avait duré du 3 août au 12 octobre, jour où ils touchèrent la première île, la Guanahani (aujourd'hui Warthling), dans les Lucayes. Dans ce premier voyage furent découvertes Cuba et Haïti, d'où retournèrent les deux bateaux restants le 4 janvier 1493. L'arrivée eut lieu à Lisbonne pour le bateau qui amenait Colomb et en Galice pour l'autre que commandait Martin Alonso Pinzon. Lakosa venait sans doute dans le premier.

Au deuxième voyage de Colomb, notre marin n'allait pas comme *maestre* d'une nef (l'expédition comprenait dix-sept navires), mais comme "maître" pour faire des cartes géographiques. Le départ de l'île de Hierro, aux Canaries, eut lieu le 13 octobre 1493, et vingt et un jours après, le 3 novembre, ils apercevaient deux îles voisines de la Guadeloupe, qu'ils touchèrent le lendemain. Le séjour de Colomb et Lakosa aux Antilles se prolongea cette fois. Ils touchèrent Haïti, Cuba, la

Jamaïque. Ojeda, qui devait se trouver avec Lakosa plus tard dans d'autres voyages, y prenait part aussi.

Le 12 juin 1494 eut lieu un incident très curieux. Lakosa naviguait en compagnie de Colomb en longeant les côtes de Cuba, lorsque Colomb décida de suspendre le voyage; car il ne voulait pas reconnaître que Cuba était une île. Comme il s'était engagé à atteindre le continent asiatique il prétendait qu'il y était. Et ce jour-là, Colomb obligea tous ceux qui étaient du voyage à jurer devant notaire que cette terre (Cuba) "était la terre ferme (continent) au commencement des Indes et l'extrémité pour ceux qui voudraient y venir d'Espagne par la route de terre", c'est à dire en marchant par terre en direction de l'est, par les Indes.

Nous le verrons: Lakosa avait bien reconnu que Cuba était une île (un indigène le leur avait déclaré) et depuis ce moment il semble bien qu'il se tient pour supérieur à Colomb dans la science géographique. Il resta cependant un grand admirateur de Colomb, qu'il n'accompagna plus dans ses expéditions. Il alla dans d'autres non moins importantes: l'une d'entre elles surtout.

Le 20 mai 1499, en effet, il partait du Puerto de Santa Maria, sous les ordres de son ami Ojeda comme chef de l'expédition, pour atteindre la côte américaine un peu au sud de l'équateur et pour parcourir la côte nord de l'Amérique du Sud tout au long du Brésil, les Guyanes et le Venezuela, c'est à dire dans une étendue comparable à toute la côte africaine depuis le détroit de Gibraltar jusqu'au canal de Suez. Une année auparavant (juillet 1498) Colomb avait reconnu les bouches de l'Orénoque, mais il prétendait qu'il s'agissait d'une île. L'état d'âme de Colomb à cette époque était tel qu'il faut le considérer comme un malade.

Mais Lakosa, avec Ojeda, habitait un monde très réel et ils étaient allés voir des mers, des côtes, des îles et des continents, qu'ils voyaient tels qu'ils étaient comme Lakosa allait le montrer et nous le verrons à l'instant. Ojeda et Lakosa avaient déjà fini leur expédition en septembre 1499.

De retour à la Péninsule, Lakosa donna un témoignage exceptionnel de ses qualités de technicien de la géographie des océans, avec le planisphère qu'il dessina au Puerto de Santa Maria justement, en l'année 1500. Cette carte –qui est ici reproduite photographiquement par le service correspondant de la Bibliothèque Nationale de Paris– est un véritable monument de la science. En tant que tel, Jomard l'a reproduite parmi les peu nombreuses qu'il choisit pour son œuvre "Monuments de la Géographie".

La carte géographique de Lakosa est une véritable Somme, c'est à dire une compilation de tout ce qui était connu dans l'année 1500. Mais comme Lakosa ne fut pas un homme de bureau, mais un navigateur actif, il est facile de distinguer des parties très différentes dans sa carte:

1 - Tout ce qui se trouve au-delà du Jourdain et du Caucase jusqu'à l'Océan Indien, répond aux traditions obscures du Moyen Age et aux écrits de Marco Polo et des missionnaires, et même à des figurations tirées de l'Apocalypse (Gog, Magog, etc.). On peut y trouver toutes les légendes imaginables;

2 - Le monde de la Méditerranée, la Mer Noire, l'Occident de l'Europe jusqu'à la Baltique se trouve tel que dans les cartes détaillées des italiens (de Pise, par exemple) et des majorquins;

3 - L'Ouest de l'Afrique est très détaillé aussi et tout pareil à nos cartes d'aujourd'hui. Un auteur, Izpizua, dit qu'il y a plus

de détails que ceux dessinés dans les cartes portugaises et que, par conséquent, Lakosa aurait déjà navigué par ces côtes avant son voyage de 1492 avec Colomb;

4 - Le côté de l'Afrique face à l'Océan Indien, que Vasco de Gama venait de découvrir en 1497-1499, est très déformé;

5 - L'Amérique est dessinée depuis la hauteur de la Norvège jusqu'à un peu au nord de Rio de Janeiro sur toute la façade atlantique. Tout ce que Lakosa avait personnellement parcouru, c'est à dire les Antilles et la côte septentrionale de l'Amérique du Sud est très détaillé; le reste n'est qu'un à peu près.

Je ne peux pas m'attarder à faire une description de cette carte. Même pour les endroits que le marin basque a parcouru l'on constate des erreurs sérieuses (par exemple: Cuba et Haïti sont dessinés au nord du tropique du Cancer, or ils sont au sud; le cap Saint-Roch est figuré à l'est des Açores et sa place est 10 degrés à l'ouest, etc...). Mais, outre le fait d'avoir ajouté l'Amérique atlantique à la Mappemonde, il contient d'autres choses qui font d'elle une œuvre très avancée.

En tant que carte d'un marin, il en ressort le fait d'avoir fait figurer –je crois que Jean de Lakosa est le premier qui y a pensé– les vents de l'Océan. Il ne s'agit pas de la présence de la rose de l'Océan ou d'un quelconque motif décoratif, mais de la figuration des vents dominants de chaque région de l'Océan. Au nord du tropique du Cancer ils sont deux: l'un qui souffle du nord, et qui se trouve au sud de l'Islande (c'est celui qui nous donne notre N.O. si typique), et un autre de l'Ouest placé à hauteur des Açores (c'est, en effet, le vent dominant en toutes saisons, quoiqu'il varie du sud à l'ouest et même au nord, pouvant parfois devenir N.E.). Le troisième vent est figuré au centre de l'Atlantique sud et souffle du sud (c'est aussi le vent dominant quoiqu'il soit plutôt du S.E.).

On peut se demander, puisque l'on doit mettre l'accent sur l'œuvre personnelle de Lakosa, si par hasard celui-ci aurait tout simplement dessiné ce que Colomb, lui, aurait observé. La réponse exige d'entrer dans des détails de l'histoire interne des grands exploits qui montre parfois tant de laideurs, tant de manque de loyauté réelle ou présumée, tant de calculs égoïstes. Dans ce cas, il faudrait juger Colomb par ce qu'il prétendait, ce qu'il disait et ce qu'il a fait; et étudier aussi la politique de la couronne de Castille, laquelle fournit les moyens, les hommes et les bateaux.

Sans trop nous y enfoncer, voici deux témoignages sur la valeur de Lakosa. L'un vient de Colomb lui-même. Dans le procès ouvert sur les instances de son fils Diego, un des témoins, Bernard de Ibarra, déclare "que l'Amiral (c'est à dire Christophe Colomb), se plaignait de Jean de Lakosa, en disant que parce qu'il (Colomb) l'avait amené avec lui à ces parties (l'Amérique) pour la première fois, et parce que, étant donné qu'il était habile, lui avait appris l'art de naviguer, il allait disant qu'il (Lakosa) savait plus que lui (Colomb)...". Colomb pensait donc que les gens pouvaient croire que Jean de Lakosa lui était supérieur dans la connaissance des choses de la mer.

Pour sa part, la reine Isabel (laquelle mourut avant Colomb) écrivit aux juges de la Maison de la "Contractation": "je serais mieux servie si le dit Jean de Lakosa faisait ce voyage en se mettant au juste car je crois qu'il saura le faire mieux que quelqu'un d'autre... Je sais qu'il est homme qui connaîtra bien ce qu'il conseillera". (C.D.I.H.E. vol 13, p. 496).

Que la carte de Jean de Lakosa n'a pas été faite sur les données de Colomb le montre le fait d'y trouver Cuba comme

une île et non pas comme Colomb le soutint jusqu'à sa mort à Valladolid le 20 mai 1506, c'est à dire comme un bout du continent asiatique.

Dans le signalement des vents dominants aussi, on vérifie que la carte est le résultat des observations de Jean de Lakosa. Le père Las Casas, en effet, qui les connaissait tous deux et qui était un partisan enthousiaste de Colomb nous dit que au temps de Colomb on ne savait pas que les vents du parallèle des Açores étaient ceux qui permettaient toujours le retour des voiliers en Europe. Las Casas assure même ceci: Colomb "simula d'avoir parcouru une route beaucoup plus longue afin de dérouter les pilotes et les matelots qui connaissaient les cartes et de pouvoir rester lui le maître de cette route des Indes, comme il le reste, car aucun des autres n'avait un calcul sûr du chemin, avec quoi aucun ne peut être certain de sa route pour les Indes".

Ces manœuvres de Colomb ne lui servirent de rien, et toutes les fois que Lakosa eût la charge d'un voyage en Amérique il le réussit sans aucune difficulté. C'est que sans s'en rendre compte Colomb avait été encadré (selon le mot usuel d'aujourd'hui) par des gens de mer de très grande valeur (Lakosa, les Pinzon) pour lesquels les astuces de Colomb furent des enfantillages. Il ne semble pas douteux que tout ceci ait été très bien prévu dans les cercles de la Cour (Mendoza, Fronseca, Medinasidonia, etc...) Celle-ci avait préparé dans le premier voyage les hommes avec lesquels elle poursuivait la reconnaissance de l'Océan et des routes occidentales, quelle que fût la conduite ultérieure de Colomb: l'histoire de Lakosa et de Vincent Yañez Pinzon montra qu'elle avait su les choisir bien.

Rien de tout cela ne diminue les mérites immenses de Colomb; son apport à la science de la Géographie et des voyages maritimes ne peut nullement être rabaisé, et si ceci avait pu avoir sa place dans ma causerie je n'aurais pas manqué de vous préciser certaines des grandes découvertes que nous lui devons.

Revenons à notre carte: elle est intéressante aussi par les représentations de bateaux qu'elle contient. On y trouve le type de voilier à trois mâts, avec le grand mât au milieu, qui correspond au "Santa Maria", construit probablement au Pays Basque; on y trouve aussi un type de bateau portugais, à deux mâts, le plus grand étant le plus écarté du château; il y a, enfin, le type musulman ou malais avec un seul mât et une voile carrée énorme. Les bateaux à pavillon castillan-leonais ou portugais ont toujours les voiles amenées et les vergues très inclinées. Ceux qui s'intéressent à la construction navale peuvent faire des rapprochements à propos de ces particularités et de bien d'autres encore. Pour ma part, je crois que la reconstitution moderne de la "Santa Maria" (le bateau de Lakosa) a été faite avec l'aide de ces dessins de sa main.

D'un autre ordre est le commentaire que je vous ferai maintenant: l'auteur de cette carte, Lakosa, eut toujours pour l'œuvre de Colomb - comme je vous l'ai déjà dit - un respect et une fidélité qui méritent d'être soulignés. Il semble avoir été un homme modeste, mais il ne voulait pas être jugé idiot, d'où les déclarations de Colomb. Or, dans cette carte, il nous a laissé une trace de l'admiration qu'il vouait à l'œuvre du grand génois. Il s'en était séparé depuis cinq ans et dans la carte qu'il fit alors, nous voyons que dans la place qui correspond à l'Amérique Centrale de Panama, le Nicaragua, le Yucatan, etc. se trouve une belle image de Saint Christophe. Saint-Christophe, le porteur du Christ, est aujourd'hui le patron des automobilistes; Christophe était le prénom de Colomb, qui parlait toujours de son entreprise comme du transport du

Christ sur les eaux. Lakosa ne représente pas Saint Christophe dans un endroit quelconque, mais justement là où Colomb chercha toujours le passage par mer vers l'Asie, exactement là et non pas ailleurs.

Certes, le Pacifique n'ayant pas été reconnu pour lors, l'isthme de Panama figure comme une large terre continentale.

Et si un moment de divagation m'était permis, je vous rappellerais que là exactement se trouve l'isthme étroit où dix ans plus tard allait être découvert l'océan à travers lequel les vaisseaux arriveraient un jour jusqu'en Asie. Je rappellerais, en effet, comment près de quatre siècles plus tard, un homme de souche bayonnaise, Ferdinand de Lesseps, devait entreprendre de couper cet isthme, entreprise qui échoua tout d'abord mais qui ayant été poursuivie par les américains allait être menée à bonne fin en utilisant tout le travail que de Lesseps avait commencé. Ainsi dans cet endroit exact par où le Christ passerait sur les eaux, selon l'intuition de Colomb que Lakosa a dessiné dans cette carte, se trouve aujourd'hui le passage maritime, artificiel c'est vrai, mais que la Nature même commandait.

Revenons à la vie de Jean de Lakosa après l'année 1500. Il fit encore quatre voyages jusqu'en Amérique entre cette date et l'année 1509, date à laquelle il mourut. Ces voyages furent toujours à la mer des Caraïbes, en particulier aux côtes de la Colombie, jusqu'à l'endroit exact où commence l'isthme de Panama (le golfe d'Uraba). C'est à dire vers ce Saint Christophe du passage de l'Amérique Centrale. Il n'est pas surprenant qu'il y ait là une ville appelée Cristobal (Christophe).

A la veille de son dernier voyage, en mars 1508, Colomb étant déjà mort ainsi que la reine Isabel, le roi Ferdinand convoqua à Burgos la fameuse réunion de pilotes où se trouvèrent en plus de Lakosa, Américo Vespucio, Vicente Yañez Pinzon et Juan Diaz de Solis; C'étaient les quatre que l'on jugeait capables de poursuivre l'œuvre maritime de Colomb. A cette occasion, Ferdinand décida que l'italien resterait en Espagne et que les trois autres devaient aller sur les mers "pour découvrir le canal, ou la mer ouverte que je veux que l'on trouve" déclara le roi.

Dans cette recherche, Lakosa persista à aller en Amérique centrale; Solis et Pinzon côtoyèrent l'Amérique du Sud et trouvèrent le Rio de la Plata. Tous les trois étaient essentiellement des marins (nous pouvons dire que pour ces gens là la terre est l'endroit où finit la mer, tandis que pour nous la mer est l'endroit où la terre finit).

Lakosa, une fois encore aux ordres de Ojeda, se fixa sur le golfe d'Uraba; c'est là qu'il fonda la première ville créée par les européens sur le continent américain. Aux titres qu'il a en tant que marin on doit ajouter celui de venir en tête de la liste de basques fondateurs de villes sur ce continent (avant lui on avait fait des fondations dans les îles seulement). Il donna à la ville le nom de San Sebastian, plus tard ruinée et devancière de Buenos Ayres, l'Asunción, etc. que les basques Mendoza, Garay, Irala, Legazpi, Ibarra, Antxieta, Zabala et autres créèrent des années plus tard. C'est dans ces parages que Lakosa mourut aux mains des indiens en l'année 1509.

Des deux autres qui à la suite de la réunion avec le roi en 1508 continuèrent à aller en mer, Solis mourut aussi aux mains des indiens qui ensuite mangèrent son corps, au Rio de la Plata, tandis que Pinzon mourut on ne sait pas où, obscurément. C'est dire ce qui signifiait alors aller aux découvertes.

Revenant à cette réunion des pilotes, il faut bien noter l'assurance avec laquelle ils renseignèrent le roi, contrairement aux assertions de Colomb, sur l'existence d'une mer qu'il fallait encore trouver et traverser pour arriver jusqu'en Asie. Comment avaient-ils cette sécurité, Lakosa et les trois autres pilotes? La réponse me paraît bien facile. Depuis des millénaires, on connaissait les douze constellations du Zodiaque qui signalent les quatre quarts du roulement apparent des cieux autour de la terre; ils savaient bien que, à une date quelconque, sur la surface de la planète telle des douze constellations était à minuit au zénith aux Antilles, telle autre en Espagne, telle autre dans l'Inde; ils constataient donc qu'il manquait bien depuis la Chine jusqu'en Amérique Centrale à peu près le tiers du contour de la terre et que la Chine donnait sur une mer ouverte par l'Est. Cette carte de Lakosa que vous avez sous les yeux ne le dit pas, mais la raison est claire, on ne pouvait pas mettre sur elle une donnée quelconque utile à la navigation tant que la découverte de ce grand espace ne serait pas faite.

Il me reste à vous parler de Lakosa en tant que basque. Il ne nous a pas laissé un document quelconque établissant son origine. Mais ceux qui vécurent avec lui, les Colomb, le père Las Casas, les témoins d'une enquête judiciaire faite à Ojeda à l'occasion du voyage que celui-ci fit avec Lakosa en 1499, l'appellent unanimement *bizkaino* (biscayen). Ils négligeaient le nom de famille et l'appelaient *Juan Bizkaino* et *Juan Bizkaino, vecino del puerto de Santa Maria* (habitant de Santa Maria).

Lorsque tout récemment on a trouvé, à ce que l'on rapporte, une inscription de naissance d'un certain Juan de la Cosa, à Santoña, port de la Castille tout proche du Pays Basque, on a prétendu rectifier les témoignages des contemporains. Mais non, l'œuvre précise du pilote et "maestre", les voyages et la mappemonde immortelle sont, comme le dirent ceux qui voyagèrent avec lui, l'œuvre d'un biscayen. Et nous savons tous quelle était la signification de ce mot. Biscayen était celui dont la langue naturelle était la langue basque.

Dans l'enquête judiciaire dont j'ai parlé, que l'on peut voir dans l'ouvrage "Autógrafos de Colón" publiée par la duchesse d'Albe en 1892, personne n'emploie le nom de Lakosa. Le témoin Jean Velasquez déclare "que le capitaine principal était Alonso de Ojeda... Le pilote principal était Juan Vizcaino, domicilié au puerto de Santa Maria". Le chirurgien de l'expédition, un "Maestro Alonso, surigiano de la cibdad de Guete (Huete)", donne son nom deux fois: dans la question sixième en assurant "qu'il sait que le dit Ojeda s'ouvrait grandement sur ses choses et faisait connaître ses secrets à Juan Vizcaino" et dans la septième en déclarant "qu'il sait que dans la plus grande caravelle que le dit Ojeda amena de Castille lui-même était le capitaine et le *maestre* et pilote Juan Vizcaino...".

Ce biscayen, domicilié au Puerto de Santa Maria, est le Jean de Lakosa qui l'année suivante met en détail la côte qu'il vient de parcourir avec Ojeda dans la carte qu'il fait au Puerto de Santa Maria, dont vous avez ici la reproduction.

Est-ce que l'écriture "de la Cossa" peut servir à établir des doutes sur le nom de la famille? En tant que nom basque, il faut évidemment écrire Lakosa. Tout comme dans la deuxième expédition de Colomb (dans laquelle Lakosa lui-même se trouvait) un propriétaire de bateau s'appelle Antonio de la Izola, et qui sans aucun doute est un basque dont le nom est plutôt Olazolola et non Leizaola.

Lakosa peut dériver du basque *Laka-otza* comme Mendoza. Laka figure en Biscaye, et a des rapports avec

Lacar (Navarre), Lacarre (en Basse Navarre), Lacarry (Soule). Avec cette parenté Lekarotz pourrait être une forme plus développée de Lakotza. Laka veut dire confluent.

Laka-otza pourrait être encore une forme directe pareille à Arriaza, Arriatza, puisque lako signifie pierre calcaire.

Finalement, je connais au Baztan les familles Lazkoz et Lakoizketa. On a donc un ensemble de noms basques à mettre aux côtés de celui du biscayen Lakosa.

Jean de Lakosa s'était consacré aux découvertes des grands océans, pendant un peu plus de 17 ans; le deuxième de nos compatriotes que je dois vous présenter aujourd'hui, Jean Sébastien de Elcano, devait y faire une carrière plus courte: de 1519 à 1526 seulement. Mais sa renommée est plus grande et encore maintenant des navires de la Marine de guerre espagnole portent son nom.

Avant de vous exposer ce qu'il fit, je donnerai comme un chaînon intermédiaire la notice concernant un autre marin basque qui cette année même 1519 fit un voyage important. Il appartenait à la famille de Colomb (je ne peux pas préciser la parenté) et il était le chef de l'expédition. Son nom était François de Garay. Voici sa découverte. La Floride avait été reconnue par Ponce de Leon, en 1512, et, au contraire de ce que Colomb soutenait pour Cuba, cette presque île avait été prise pour une île à cause de ses basses terres, ses lacs, etc.

François de Gray y alla pour la reconnaître entièrement et côtoyant la Floride par l'ouest, il dut suivre toute la côte méridionale des Etats-Unis; il découvrit l'embouchure d'un grand fleuve (que l'on croit être le Mississipi) et arriva aux côtes du Mexique où il trouva les gens de Hernan Cortes, qui le mirent avec ses hommes en prison. L'expédition avait pris son départ de Saint-Domingue où se trouvait l'administration américaine de la famille de Colomb. Ce voyage acheva la reconnaissance de la Méditerranée américaine.

Passons à Elcano. Contrairement à ce qui nous arrive avec Lakosa, nous avons beaucoup de références sur sa famille, sa patrie et son passé à cause surtout des nombreuses dépositions qu'il dut faire dans des enquêtes, administratives plutôt que criminelles. Sa vie fut, sans doute, plus difficile et hasardeuse que celle de son prédécesseur.

Il était né à Guetaria, en 1487 et non pas en 1476 comme on l'a cru pendant longtemps. Il perdit son père, Domingo Sebastian, en bas âge, et comme Elcano le dit dans son testament, son père et ses ancêtres étaient enterrés dans l'Eglise Saint-Sauveur, de Guetaria. Sa mère, Catherine del Puerto, survécut de longues années à Jean Sébastien, qui comptait huit frères légitimes.

Il dut se trouver en mer depuis l'enfance, puisque en 1509, avec 22 ans d'âge au plus, il était déjà armateur d'un bateau de 200 tonneaux dans la campagne que mena Pedro Navarro, sous les ordres de Cisneros, et au cours de laquelle furent occupés dans le nord de l'Afrique Oran, Bougie, Tripoli et le rocher d'Alger.

Dans les dix années suivantes, lit-on dans une lettre de Charles V du 13 février 1523, "vous avez servi" (vous, Elcano) au Levant et en Afrique, et comme l'on ne vous avait pas payé le salaire que vous deviez avoir pour ce service, vous fîtes un emprunt à certains marchands vassaux du duc de Savoie, et ensuite, comme vous n'aviez pas les moyens de les rembourser, vous leur vendîtes la nef en question...".

Ces phrases que je viens de copier de la lettre de l'Empereur demandent un commentaire. Les services au

Levant et en Afrique ne sont pas seulement ceux de la campagne de 1509, date à laquelle Charles n'était pas encore monté au trône, mais aussi d'autres postérieurs à l'année 1517, date à laquelle il arriva en Espagne. L'année précédente, l'aîné des Barberousses (Omich) se fit roi d'Alger. Et, comme le fait voir mon ami Albert P. Prieur dans son beau livre "Les Barberousse, corsaires et rois d'Alger", les services étaient surtout des secours prêtés aux établissements espagnols de l'Afrique. En bref, il s'agissait de ne pas être pris en mer par une surprise de l'ennemi musulman, et d'arriver là où il fallait. Quel précieux entraînement pour ce qui devait être son grand voyage!

Dans les récits des opérations des Barberousse, Elkano n'est pas nommé; il était, sans doute, plus astucieux et montait mieux la garde que Garcia de Aguirre et Luis Lopez de Arriaran qui en 1511 furent surpris par Omich Barberousse près du cap de Santa Pola (Alicante). Elkano était-il dans l'un des cinq navires basques avec lesquels Machin de Renteria dégagea Bougie en 1514, occasionnant la mort de Xaca Barberousse dans le combat? Nous ne le savons pas.

Ce qui nous intéresse en somme c'est ce qu'il sut apprendre à cette école. Qu'il se souvenait des risques courus est sans doute ce qui est signalé par le fait que le premier legs pieux établi par lui dans son testament, en 1526, consiste en six ducats pour les ordres religieux s'occupant de la rédemption des captifs.

Mais la mention "Levant" dans la lettre de Charles V montre aussi qu'il allait –en expéditions marchandes– à la Méditerranée orientale. En 1519, seules les îles de Crète, Chypre et Rhodes étaient ouvertes aux chrétiens dans cette région. Et, coïncidence, parmi les dix-huit qui avec Elkano allaient faire les premiers le tour du monde il devait se trouver trois marins rhodiens, parmi lesquels le pilote François Abo, second de Elkano.

Quant à l'incident de la vente de son bateau aux sujets du duc de Savoie (duché qui s'étendait de Genève à Nice) il donnait lieu à des poursuites criminelles contre Elkano, puisqu'il était entièrement défendu de vendre des vaisseaux à des étrangers. Elkano dut se cacher. Il était dans cette situation lorsque Magellan, pour le compte de Charles V, organisait son expédition dans les premières semaines de l'année 1519.

Des biographes de Elkano, comme Arteché, disent que Elkano s'enrola à cette expédition pour avoir la grâce de la peine encourue avec la vente de son vaisseau. Le fait est qu'il demanda plus tard et obtint cette grâce de Charles V. Et qu'il prit la mer en qualité de *maestre* ou second commandant du "Concepcion", une des cinq nef; elle était de tonnage moyen: 90 tonneaux.

L'escadre avait été organisée surtout par trois basques, le trésorier de la "Maison de Contractation", Matienzo, Domingo de Otxandiano, entrepreneur, et Artieta, de Lekeitio.

L'expédition de Magellan quitta Séville, avec 265 hommes le 10 août 1519. Avant le départ, il se produisit un incident à cause d'un différend entre des espagnols et les portugais; Matienzo sauva la vie de Magellan à cette occasion. Le voyage jusqu'à Rio de Janeiro fut assez normal. Le 27 décembre ils partirent de cette baie et le 10 janvier 1520 ils entrèrent au Rio de la Plata, où ils donnèrent le nom de Monte Vidi au site actuel de Montevideo. Ils réparèrent deux nef, la "San Antonio" et la "Victoria", poursuivirent vers le Sud et à 49°30 de latitude sud, ils entrèrent dans le port naturel qu'ils appelèrent San Julian, avec l'intention d'y rester pendant le plus dur de l'hiver (le mois d'avril commençait).

Pendant ce séjour d'hiver, il y eut la bagarre de presque tous les officiers de l'expédition avec Magellan. Jean de Cartagena, capitaine de la "San Antonio", le plus grand des navires, avait été déjà déposé par lui et mis en prison en Guinée et on avait confié sa garde au capitaine de la "Concepcion", sur laquelle se trouvait Elkano. Mais le prisonnier avait convaincu ses geôliers de ce que Magellan n'observait pas les devoirs qu'il avait envers eux. Et le 2 avril 1520, les gens de la "Concepcion" (avec Cartagena parmi eux, et Elkano, que les rebelles avaient élu capitaine du bateau qu'ils voulaient prendre d'assaut) s'emparèrent de la "San Antonio", ayant aussi pour eux préalablement la "Victoria", c'est à dire trois déjà sur les cinq vaisseaux.

Le complot ainsi commencé fut maté par Magellan. Celui-ci ne put pas éliminer tous les officiers soulevés. Il fit exécuter de durs châtiments sur quatre des principaux chefs compromis (la mort ou une chose analogue); Elkano se tira d'affaire. Mais la dure répression le laissa terrorisé, et plus tard il déclara que "à partir de ce moment, pendant que Magellan fut en vie, il n'osa même pas prendre des notes dans son Journal".

En mai, une tempête détruisit la "Santiago" qui était sortie en exploration.

Une fois l'hiver vaincu, le 21 août 1520 l'expédition quitta San Julian. Navigant au sud, le long des côtes inhabitées de la Patagonie, elle arriva le 21 octobre à l'entrée du détroit qui porte aujourd'hui le nom de Magellan. Mais ce détroit, long de 592 kilomètres devait occasionner beaucoup de traquenards.

Pendant qu'ils y étaient encore et sans savoir quelle en était la sortie et même s'il y en avait une, la "San Antonio", sous le commandement du pilote portugais soulevé, Esteban Gomez, revint sur sa route et se dirigea vers Séville où elle arriva le 6 mai 1521.

Le 28 novembre 1520, les trois navires qui restaient de l'escadre, c'est à dire, la "Trinidad", la "Concepcion" et la "Victoria" étaient sortis du détroit vers l'ouest et naviguaient sur l'océan Pacifique.

A l'occasion de la fuite de la "San Antonio", Magellan fit connaître aux compagnons les termes du contrat fait avec Charles V; l'escadre devait atteindre les Moluques. Toucher cet objectif devait être la première réussite réservée à Elkano.

On a beaucoup écrit sur les trois mois et demi que dura la traversée du Pacifique jusqu'à Guam. Ils eurent très beau temps et des vents favorables, ils endurèrent grand faim, et Pigafetta écrivit; "Je pense que dans l'avenir personne ne se hasarderait à entreprendre un voyage pareil". On verra que cette observation fut réduite par Elkano à de la vaine littérature.

Ils passèrent ensuite aux Philippines, où, comme c'est si connu, Magellan mourut aux mains des indigènes dans un combat absurde où il se mêla sans la moindre raison le 27 avril 1521. D'autres chefs et pilotes de l'escadre se firent également assassiner à Cebu. L'expédition n'était pas encore aux Moluques, ou îles des Epices, son objectif.

Avec les pertes de gens, il ne restait plus assez de monde pour équiper les trois vaisseaux. Il décidèrent de brûler le plus vieux, la "Concepcion" en gardant la "Trinidad" et la "Victoria". Elkano fut destiné à cette dernière, ainsi que le contre-maître Acurio, de Bermeo. Les deux bateaux descendirent au sud, jusqu'à Borneo, qu'ils touchèrent le 8 juillet 1521. Là, par une grave erreur, Carvallo, chef alors de l'expédition, attaqua une grande flotte de pirogues appartenant au roi de

Borneo qui était dans les meilleures relations avec les expéditionnaires, et ceux-ci durent s'enfuir jusqu'à une petite île au nord, où ils mirent en réparation les bateaux, enlevèrent le commandement à Carvalho et le donnèrent à Elkano associé à Gomez de Espinosa, capitaine de la "Trinidad" et au greffier Martin Mendez.

C'est alors que, le mois de septembre étant avancé, ils mirent le cap vers les Moluques, objectif du voyage.

Il y a peu de grandes figures de l'Histoire qui aient eu une si mauvaise presse. L'homme qui fit le récit du voyage, Pigafetta, ne voulut même pas mettre le nom du navigateur basque. Pas même pour lui imputer les actes de piraterie avec lesquels il dut débiter dans ses fonctions: les raptés des équipages de quelques pirogues pour pouvoir mener en otages des pilotes indigènes. C'est comme ça qu'ils purent arriver le 8 novembre à Tidore, dans les Moluques.

Le séjour à Tidore fut tranquille, mais pas long. Elkano sut mener une politique très intelligente par sa modération et son réalisme. Voici quelques-uns des traits de cette politique:

1 - Il ne demanda jamais de l'or;

2 - Il utilisa la tactique de faire des otages, mais toujours dans le but d'obtenir des choses modérées, nécessaires;

3 - Il se montrait toujours comme le représentant de l'Empereur très puissant;

4 - Toute sa cargaison de clou de girofles, il l'acheta en plein accord avec les sultans de la région;

5 - Il évitait les invitations à terre, source de guet-apens et d'incidents;

6 - Il faisait marcher très vite tous les préparatifs;

7 - Il faisait, depuis sa prise du commandement, mettre en écritures tout ce qui signifiait dépense ou achat.

Nous pouvons dire que Elkano évita les délices de Capoue bien que les roitelets, de Tidore, de Djilolo lui furent très amis.

Le 18 décembre, les deux bateaux paraissaient prêts pour le voyage, mais une voie d'eau fut découverte sur la "Trinidad" qui resta en réparation, avec son équipage. Elkano, commandant la "Victoria", partit pour le voyage de retour, ayant à bord 43 européens et 13 indigènes.

Toutes les sages dispositions prises par Elkano pour le retour furent nécessaires. Les portugais, sur les eaux desquels il devait naviguer pendant un peu plus de neuf mois, avaient dépêché six navires pour s'emparer de la flotte de Magellan. Mais Elkano avait l'expérience de la Méditerranée, sillonnée par les Barberousse ennemis.

Son intelligence, sa constante maîtrise de la situation, sa grandeur devaient se révéler pendant toute la durée de son commandement.

Le voyage de plus de 140° de longitude, allant de l'Equateur jusqu'au 38<sup>ème</sup> degré de latitude nord, était énorme, surtout pour traverser constamment des mers ennemies. Pour commencer, il dut descendre à l'île de Timor, porte de l'Océan. Le 11 février 1512 il entra dans celui-ci avec son bateau entièrement chargé d'épices.

Toute l'énergie de Elkano devait être tendue pour la lutte avec deux ennemis supplémentaires, en plus des orages de la mer et la fatigue du navire: la mort par la faim et les portugais.

Le 18 mars ils passèrent devant l'île d'Amsterdam.

Arrivés à hauteur du cap de Bonne Espérance, ils montèrent jusqu'au 42<sup>ème</sup> degré de latitude sud, dans l'espoir de le dépasser plus facilement, mais il leur demanda neuf semaines d'attente avec les voiles amenées, et, finalement ils purent entrer dans l'Atlantique en s'approchant jusqu'à cinq lieues du cap, le 19 mai, après que l'ouragan leur eût brisé le mât et la vergue de misaine.

La faim avait commencé à faire prise sur eux.

Il mourut:

le 12 mai, un matelot de Bordeaux appelé Pierre Gascon,

le 13, un guipuscoan, Lorenzo de Iruña, natif de Soravilla,

le 17, le mousse Juan de Sahelices,

le 18, un autre mousse nommé Bernard Mauri,

le 20, le matelot Juan de Ortega.

En juin, il y eût des morts le 1, le 9, le 14, le 21, le 22 et le 26, (ce jour-ci, Martin de Magellan, neveu de feu Ferdinand). L'Equateur fut traversé entre le 7 et le 8 juin.

Quel drame! Des 56 qui étaient partis des Moluques, deux avaient déserté à Timor et dans ce que je viens de vous dire, on a cinq décès en mai et six en juin.

Il me semble voir Elkano à qui la mort enlève les hommes, avec l'idée fixe que pour sauver l'entreprise de Magellan il doit agir avec la même décision que pour se sauver des Barberousse.

Le succès d'un voyage consiste à arriver, et le succès d'un navire en époque d'hostilités, c'est d'empêcher l'ennemi de s'en emparer. Depuis que Elkano eut le commandement, par le vouloir des équipages, toute son action était mue par le vertige d'un mot: Vite. Vite pour que le portugais ne s'en aperçût pas, vite pour que l'inaction ne nous porte à la démoralisation et à la division. Ils rentraient donc, avec leur bateau à moitié démantelé. Pourrait-il vaincre encore dans la dernière étape, celle du trajet connu de l'Equateur à Séville? C'était la seule partie du voyage qu'il avait déjà parcourue; la route inconnue avait été déjà accomplie.

La menace de la faim les forçait à s'arrêter quelque part. Elkano assembla ses hommes et leur demanda de délibérer pour choisir entre mouiller sur la côte africaine ou aux îles du Cap Vert, afin de se ravitailler; entre se confier aux noirs ou aux portugais.

Contre l'opinion du guipuscoan, la majorité des voix décida de toucher dans l'archipel du Cap Vert et le 9 juillet ils mirent l'ancre dans l'île de Saint-Jacques.

Ils surent ne pas se faire prendre par les portugais et obtenir des vivres d'eux. Elkano envoya une chaloupe avec Martin Mendez et quelques matelots pour leur demander des marchandises en échange. En assurant qu'ils venaient d'Amérique dans une flotte que le mauvais temps leur avait occasionné des avaries qui les obligeaient au retour, ils reçurent bon accueil des portugais. Deux fois, la chaloupe revint aux flancs de la "Victoria" pleine de riz.

La quatrième nuit une bourrasque se leva, et Elkano décida de sortir le bateau au large pour se mettre à la cape. Le lendemain, la chaloupe et ses hommes allèrent à nouveau à terre, les portugais –par suite d'une quelconque indiscretion– surent qu'il s'agissait d'un bateau de Magellan et gardèrent les gens de la chaloupe; Elkano s'approcha et flairant le danger

où il était, il s'enfuit à toute voile avec son navire, qui prenait l'eau.

A la tombée du jour, le 6 septembre 1522, il se trouvait à Sanlúcar, à l'embouchure du Guadalquivir. Elcano demanda aide aux basques de la maison de Contractation de Séville. Il est émouvant d'imaginer la hâte avec laquelle Domingo de Ochandiano (le même entrepreneur du départ) envoya Juan de Eguiguren avec 15 hommes, du pain, du vin et le quart d'une vache pour que les 18 arrivants puissent manger. Les arrivants manquaient de forces pour les manœuvres de bord.

Les basques de la maison de Contractation se sentaient aussi triomphants qu'Elcano lui-même! Que l'obscur compatriote qu'ils avaient embarqué fût le chef qui ramenait victorieuse l'expédition, quel succès pour eux! Ils l'envoyèrent sans perte de temps chez Charles V, à Valladolid, et l'Empereur, non moins fervent du dieu succès, eût autant de satisfaction qu'Elcano. A défaut de salaires, pour le moins les honneurs et la grâce de ses "crimes" il ne les lui marchandait pas.

Je ne m'arrêterai pas de chanter la première expédition maritime qui ait réussi le tour du monde. Quoiqu'il mérite de grandes louanges, je ne brûlerai pas de l'encens devant Elcano... Je ferai comme lui, qui réclama ce qui lui était dû et ne le toucha pas, et lorsque le moment fut venu, il se mit à la mer faisant face aux mêmes fatigues à endurer. En cela, en plus de tout le reste, réside sa grandeur.

Je dirai seulement que le retour d'Elcano signifiait que le détroit, le passage au sud de l'Amérique, la traversée du Pacifique, les voyages aux Moluques à travers des mers ouvertes aux espagnols, et à Cipango et Catay restaient conquis; que Magellan et Colomb avaient fait des projets et peiné pour des objets qui devenaient avec le retour de Elcano des biens communs pour l'humanité toute entière. Comparer avec l'exploit de Eric le rouge au Xème siècle! Lui aussi était arrivé en Amérique. Mais il restait le retour, l'usage du chemin, la route; A la place de l'île imaginaire de saint Brandan, offerte en pâture aux rêveurs, Elcano avait ouvert aux hommes tous les océans du globe!

L'exploit n'était pas facile. Pour qu'un autre navire fit le tour du monde il fallut attendre plus de cinquante ans le voyage de Drake sur le "Golden Hind".

Après une parenthèse de près de trois ans, Elcano se mit à la mer. Et non pas à de paisibles voyages, mais pour renouveler la même dure et forte navigation aux Moluques par le détroit de Magellan.

Entre temps, Charles V le fit intervenir en tant qu'autorité sur des questions géographiques dans les tentatives pour arriver à un accord avec le Portugal sur les droits respectifs à cet archipel de l'Extrême-Orient. Il y eut des réunions internationales à Vitoria et à Elvas-Badajoz. A ces deux dernières, assistèrent Ferdinand Colomb, fils de Christophe et Elcano. Je pense que celui-ci à terre était loin de valoir ce qu'il valait à bord.

Le 24 juillet 1525, sept bateaux (un de 300 tonneaux, les autres plus petits jusqu'à une patache de 50 tonneaux) prirent le départ à la Corogne, sous le commandement de Frey Garcia de Loaysa, des Ordres militaires, avec Elcano comme second chef; ils devaient refaire le voyage aux Moluques et revenir, sans continuer le tour du Monde. Une double traversée du Pacifique, comme cela avait été aussi le plan pour l'escadre de Magellan.

Elcano avait fait embarquer à l'expédition trois de ses frè-

res, et un beau-frère dont nous aurons à parler. Il y avait aussi nombre d'autres basques. Un de ceux-ci est le troisième des personnages de mon énoncé: Andres de Urdaneta, qui n'avait à ce moment-là que 17 ans. C'est à ce moment donc, que nous commençons son portrait de navigateur.

Jean Sébastien de Elcano n'était pas le seul à répéter le voyage. Trois autres de ses compagnons du voyage antérieur y figuraient parmi eux, un de ceux que les portugais avaient retenu prisonniers aux îles du Cap Vert.

Le passage du détroit, tenté dès le 17 janvier 1526, leur coûta beaucoup. La "Sancti Spiritus" avait fait naufrage, d'autres navires avaient égaré leur route, la "Anunciada" déserta le 10 février. Finalement, dans une deuxième tentative, après 48 jours de traversée dans le détroit, ils atteignirent le Pacifique le 26 mai 1526. Dans les divers mouvements provoqués par ce passage, un des bâtiments arriva au Cap Horn vérifiant l'union des deux océans. C'est pourquoi des auteurs attribuent à Elcano la découverte du cap Horn.

Une fois dans le Pacifique, une petite nef, la "San Lesmes", commandée par Jacques de Guevara, le beau-frère de Elcano, ne pouvant pas rejoindre ce qui restait de la flotte, partit vers le nord et arriva aux côtes occidentales du Mexique le 25 juillet. Nous entendrons plus tard parler de ce voyage.

Les navigateurs qui restaient continuaient sur la route commandée, sur un seul bateau. Mais le scorbut les attaquait. On jeta à la mer jusqu'à trente cadavres. La mort se rapprochait de Elcano. En la sentant venir, le 26 juillet 1526, à 1° de latitude sud, il fit son testament devant le commissaire Iñigo Artes de Perea et sept témoins, tous des basques: Zarkizano, Gorostiaga, Guevara, Urdaneta, Zabala, Uriarte et Aleche.

Quatre jours plus tard Loaysa décédait et, conformément aux ordres de l'Empereur, Elcano passait au commandement suprême de l'expédition, avec le titre de capitaine général de la "armada". Pour quoi faire? Tout simplement pour mourir. Le 6 août finissait sa vie; la mer engloutissait son corps.

En mourant, il ouvrait le chemin à la vie prestigieuse de André de Urdaneta, qui dans le cours de l'année qu'il avait vécue avec Elcano venait de faire son apprentissage. Il semble aussi que Elcano l'avait renseigné sur son expérience aux Moluques et ses relations avec les roitelets de ces îles. On voit des détails importants dans la conduite de Urdaneta où l'on croit percevoir l'ombre de Elcano. Surtout dans son attitude constante de subordonner toute vue personnelle au succès de l'entreprise.

Urdaneta, cependant, montre une personnalité originale, de plus grande envergure peut-être que celle du patron qu'il eût dans cette année décisive de sa vie. D'abord, dans son aspect moral. Le jeune aurait accepté difficilement le recours à certains moyens d'action. Et ensuite, par sa culture. Urdaneta était depuis son jeune âge un écrivain. Son "Journal" ou "Récit" de ce voyage est un ouvrage littéraire très considérable. Il se peut qu'il eût la charge de le rédiger au fil des événements. Je pense qu'il devait y avoir des instructions (de la Maison de Contractation, du Collège des pilotes) en vue d'écrire des récits, dans le but de former systématiquement sur des bases expérimentales le réseau des routes maritimes. Journaux des pilotes, avec les observations des longitudes et latitudes, et récits d'autres observateurs se compléteraient, en donnant les profondeurs, les vents, les courants, les marées, les caractères des saisons, informations sur les conditions sanitaires, ethnographiques, renseignement sur des points d'économie, des lois et coutumes des indigènes, détails sur l'histoire naturelle; mille choses, enfin, qui seules pouvaient



être tirées de l'expérience. Est-ce que nous n'avons pas vu ces dernières années le Kon-Tiki et le docteur Bombard, dans deux plans bien différents, tacher d'expérimenter ce qui pour ces basques du XVI<sup>ème</sup> siècle était si souvent une expérience subie?

Nous pouvons avec cela poursuivre le récit de la vie de Urdaneta:

Privée de ses deux chefs, la flotte de Loaysa –un seul bateau– alla de malheur et malheur. De simples débris purent arriver aux Moluques, et, comme Charles V et le Portugal étaient alors en guerre, les survivants se trouvèrent là en guerre avec les portugais. Ils la firent en se mettant du côté des indigènes qui refusaient le joug portugais. Bientôt, les survivants de la flotte de Loaysa à l'exception de Urdaneta perdirent courage et il resta seul. Tout seul, il tint le pavillon de l'Empereur pendant huit ans, au cours desquels, commandant des indigènes, il tint des sièges, attaqua des îles, etc. Entre les Moluques et Celebes, entre Tidore, Djilolo et Ternate, il maintint une très longue guerre. Il continuait aussi à écrire son Journal, et il faisait plus encore: il observait avec une minutieuse patience les vents, les orages, les courants, les météores. Il créa pour lui-même un beau système des vents, de la mousson, des cyclones, des alizés, du courant équatorial et des contre-courants du nord et du sud du Pacifique. A la fin, des lettres royales de Charles V arrivèrent annonçant la paix avec le Portugal, et faisant connaître que d'accord avec le Traité intervenu, les Moluques revenaient au Portugal. Urdaneta n'avait qu'à amener son drapeau et à rentrer en Espagne. Oui, mais dans quel bateau? Et avec quel équipage? Ses amis de Djilolo, de Ternate, de Tidore étaient dès lors des portugais! Ce seraient les portugais qui prendraient sur eux de le rapatrier. Et c'est ainsi qu'il revint en 1535, accomplissant encore le miracle de sauver son Journal, dont l'existence ne fut même pas soupçonnée par les portugais. Urdaneta fut ainsi le seul expéditionnaire du deuxième tour du monde; seul parmi presque 600 qui étaient partis en voyage avec lui. Et en mettant pour le faire plus de dix ans!

Il s'embarqua à nouveau pour le Mexique (c'est-à-dire qu'il traversa l'Atlantique Nord dans la plus grande largeur, d'est en ouest, après toute cette expérience maritime que nous venons de voir) et il prit part là comme capitaine dans des guerres sur terre qui étendaient le domaine conquis sur les territoires des indigènes. Il commençait à se sentir vieux, lorsque, étant célibataire, il entra dans l'ordre augustinien et fut ordonné prêtre.

Pour ce qu'il fit ensuite je vais vous lire quelques pages du tome XIV de la "Nouvelle Géographie Universelle" de E. Réclus, imprimé en 1889. Elles commencent par le récit du voyage du navire que commandait le beau-frère de Elcano dans le deuxième voyage de celui-ci:

"Après l'expédition de Magalhaes, une autre escadre espagnole, commandée par Loaysa, pénétra également dans l'océan du sud par le détroit méridional de l'Amérique, et se dirigea vers l'archipel des Larrons, sans rencontrer dans le long voyage d'autre terre qu'une île de faibles dimensions. Un de ses navires, repoussé par la tempête vers les côtes du Mexique, fit la première circumnavigation de l'Amérique du Sud".

(C'est la "San Lesmes", de 50 tonneaux, commandée par Jacques de Guevara, natif de Mondragon (Guipuzcoa), marié à Ines de Elcano, la sœur de Jean Sébastien).

"De longues années passèrent avant que le Pacifique –continue E. Réclus– fut traversé en sens inverse et que le voyage de circumnavigation put se faire dans la direction de l'ouest à l'est. En vain, les explorateurs tentaient de remonter à l'orient

contre le courant des alizés qui soufflent régulièrement sur les eaux du Pacifique. Dans ces tentatives, se firent de nombreuses découvertes d'îles et d'archipels: la Nouvelle-Guinée, les Carolines, les îles Marshall, les Pelion ou Palaos, les îles Bonin s'ajoutèrent au monde connu: mais, après avoir lutté pendant des semaines et des mois contre les flots et les airs pour gagner les longitudes orientales, les explorateurs finissaient par abandonner l'entreprise et se laissaient porter de nouveau vers les Philippines ou les Moluques. Enfin un moine augustin, Andres de Urdañeta (sic), trouva ou plutôt devina le chemin de l'est à travers le Pacifique. Raisonnant par analogie, il pensa que les lois de l'atmosphère devaient être les mêmes sur l'Atlantique et le Pacifique, et qu'aux vents du sud-ouest de l'Europe occidentale devaient correspondre des courants de la même direction dans les latitudes tempérées comprises entre le Japon et la Californie. Cette prévision météorologique se trouva complètement justifiée. En 1565, près d'un demi-siècle après le voyage de Magalhaes, il se dirigea des Philippines et de l'archipel des Larrons vers les mers du Japon, jusqu'au 43<sup>ème</sup> degré de latitude, puis, cinglant vers le sud-est, il finit par atteindre le port mexicain d'Acapulco; le voyage avait duré 125 jours".

"Désormais un mouvement régulier d'aller et de retour s'établit de l'un à l'autre côté du Pacifique, entre le Mexique et les Philippines. La route était tracée par les pilotes, et pendant deux cent années, les galions espagnols la suivirent fidèlement".

On pourrait faire d'intéressantes observations à ce récit de E. Réclus. Elles nous demanderaient du temps et je ne puis pas raisonnablement vous attarder davantage. Je me bornerai à dire que Urdaneta fit le voyage rond Mexique-Philippines-Mexique. Il avait dit préalablement qu'il s'engageait à faire venir des Philippines non pas un galion mais une charrette. Ses prévisions météorologiques étaient le fait d'observations de beaucoup d'années, près de quarante.

Si nous avons maintenant à résumer l'œuvre de ces grands basques il y aurait nombre de choses à dire. Je me bornerai à trois points:

1 - ce sont eux qui dans la pratique créèrent le système des voyages océaniques ronds;

2 - ils découvrirent pour cela les routes exigées par les vents dominants, dont le catalogue à l'usage des pilotes et la figuration dans les cartes furent initiées et poursuivies par eux;

3 - grâce à ce travail fait par eux pour l'Atlantique et le Pacifique, il fut établi pour la première fois dans l'Histoire le contact direct et permanent entre toutes les races humaines.

En parlant d'eux, je ne veux pas faire passer sous silence ou amoindrir le relief de ce qui fut fait par les Colomb, les Caboto, les Gama, les Magellan, etc. Non; s'il est difficile de fixer les apports de chacun dans l'œuvre de la conquête des océans, aujourd'hui continuée par celle de ses profondeurs, il est clair que nos vieux navigateurs (avec pour le num. 1 les Pinzon) ont réalisé celle que je leur ai attribuée.

Et maintenant, lorsque je regarde dans la carte l'immensité du Pacifique et m'attarde à voir dans mon imagination les sillons qu'y tracèrent Elcano, Guevara et Urdaneta, je ne peux pas ne pas m'arrêter à une idée que j'eus à ce propos il y a des années. Cet océan Pacifique avait sur ses rives occidentales le grand empire de la Chine, civilisé depuis des millénaires et qui connaissait la navigation dès les âges les plus reculés. Comme une avancée sur la mer, il y avait encore là le Japon qui a toujours vécu de la mer et qui dans ce XVI<sup>ème</sup> siècle chassait les baleines tout comme nos ancêtres de cette époque. Et cependant, ce furent nos marins qui furent les appelés à découvrir comment on pouvait aller de là-bas à une Amérique dont ces asiatiques ne soupçonnèrent même pas l'existence.

Il me semble que devant un fait aussi surprenant, il est bien juste que notre compatriote et bon ami, Manuel de Intxausti, ait fait peindre cette mappemonde murale avec les voyages de nos navigateurs du XV<sup>ème</sup> siècle et du XVI<sup>ème</sup> siècle dans cette salle du plus important des Musées Basques d'aujourd'hui, qui est réservée à l'expansion de notre race

dans le monde. Les inquiétudes mêmes que l'on ressent à présent sur la continuation des relations normales entre les différentes parties de la Terre demandaient, il me semble, de rappeler le souvenir de ceux qui pour l'unir toute entière, O trouvèrent les routes des Océans.