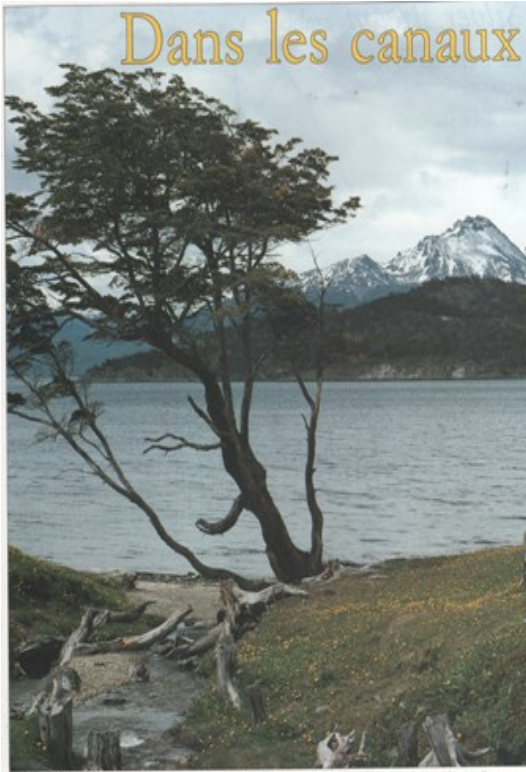
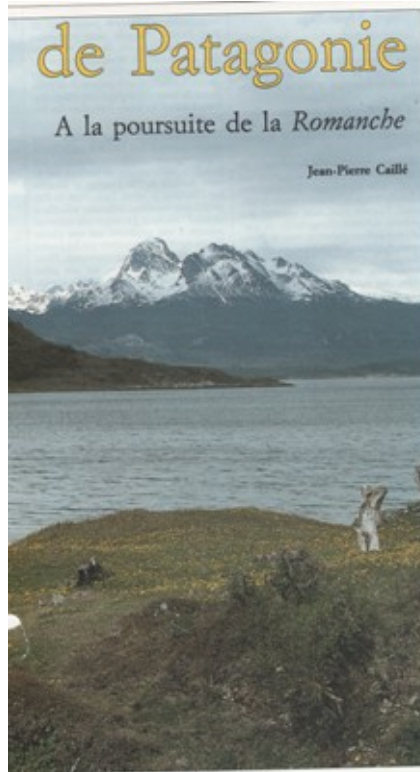


ARTICLE concernant la fiche Louis Ferdinand MARTIAL (1836 - 1885)

Dans les canaux de Patagonie : à la poursuite de la 'Romanche'. Auteur(s) : CAILLÉ
Jean-Pierre Référence : **Le Chasse-Marée N° revue** : 42



Grandeur et diversité du paysage patagon. Si les axes des canaux sont relativement alignés de la bordure océane, le climat y est toujours rude, comme l'atteste



les climats enneigés et la végétation dévastée par les tempêtes.

A l'heure où tant de touristes parcourent le monde sans le voir, à l'heure où sans de journaux de bord exultent l'égoïsme, ce carnet de route remonte avec un genre littéraire cher au cœur des humanistes. Comme sans d'autres, Jean-Pierre Caillé aurait pu se contenter de raconter sa croisière, les périls encourus, les difficultés surmontées. Après tout, il n'est pas si facile de se faufiler dans le sillage de la Romanche; ce trois-mâts français dont la campagne (1882-1883) permit, entre autres, d'établir une carte précise de l'archipel du cap Horn et du canal de Beagle. Mais au lieu de s'étendre longuement sur son aventure personnelle, il a préféré célébrer la Patagonie à travers ses paysages, sa faune, sa flore et surtout les hommes qui ont fait son histoire : les explorateurs qui y ont ouvert de nouvelles voies maritimes, les missionnaires qui s'y sont établis, les Indiens enfin, princes nés des tempêtes déçus par les "bienfaits" de la civilisation. Par son érudition, par sa générosité, ce récit nous enseigne l'art de voyager... un art que l'on peut aussi cultiver à sa porte.

Entre juillet 1882 et octobre 1883, le trois-mâts français la Romanche placée sous le commandement du capitaine de frégate Martial, accompli dans l'extrême Sud austral, entre le détroit de Magellan et le cap Horn, une campagne océanographique et hydrographique qui s'inscrivait dans le cadre de la "première année polaire internationale". Une base à terre avait été installée au Sud de l'île Horn en baie Orange à quarante milles dans le Nord-Ouest du cap Horn. Les résultats scientifiques de cette mission (1) furent l'objet de sept volumes de notes et quatre de photographies, conservés au Service historique de la Marine.

(1) Les hydrographes de la Romanche ont le Sud de l'île de Magellan et l'extrémité du canal de Beagle, renseignements de géographie, de météorologie et de marine, tirés de diverses sources et de l'observation.

Effectuer en cette période du centenaire un périple à la voile qui, entre Punta Arenas et l'extrémité Sud du canal de Beagle, s'inscrit dans le sillage même de la *Romanche* était d'autant plus attirant que ce modeste pèlerinage avait déjà entraîné l'adhésion d'amis, anciens des expéditions polaires françaises en Terre Adélie : Michel Barré (1951) et Bertrand Imbert (1957-1958).

Bertrand Dubois (2), à qui nous avons à plusieurs reprises rendu visite à bord de *Baltazar* — ketch sur plan Joubert (L. 16 m × l. 4 m × t.e. 1 m-3,60 m) avec quille relevable à système hydroélectrique et moteur Perkins diesel de 80 ch — sur les hauts de la ria de Saint-Lunaire, était le skipper rêvé pour pareille entreprise. Tout à la fois guide de haute montagne et marin patenté, il possédait une longue expérience des mers arctiques et antarctiques, et, en vrai Malouin, acceptait le pari de nous retrouver à temps, au début de l'été austral, de l'autre côté de la terre, sur le détroit de Magellan.

(2) Bertrand Dubois, Le Gollet, 74170 Saint-Gervais.

Appareillage

Le jour dit, Bertrand et son bateau nous attendaient à Punta Arenas. Ils étaient arrivés l'avant-veille de Saint-Malo, après une traversée de deux mois avec escales aux îles du Cap-Vert, à Rio et à Montevideo.

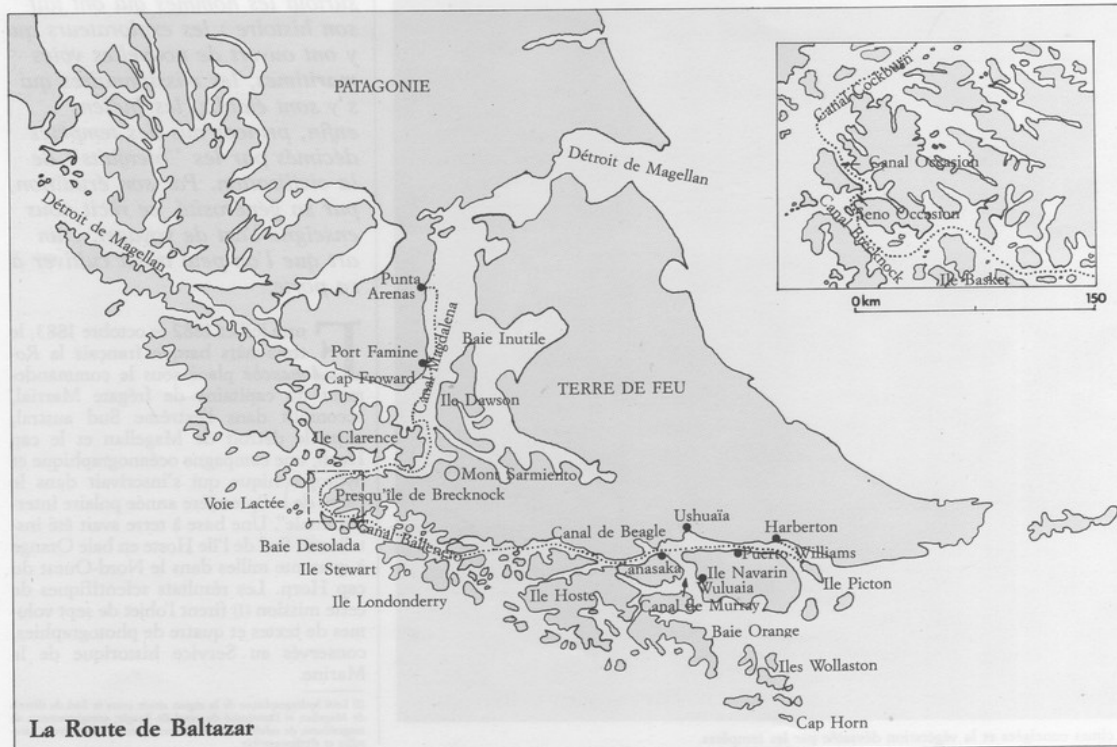
Le 21 février 1988, nous appareillons par vent de secteur Nord, bien établi, sous grand voile à un ris, artimon et le quart du génois.

Très vite, nous faisons l'expérience de ce que décrivent tous les navigateurs qui ont fréquenté ces parages : l'extrême instabilité du temps et l'absence totale de prévisions. Très vite aussi, nous assistons aux rapides et radicaux changements du paysage : aux collines glabres et nues de Punta Arenas, succèdent les premiers contreforts rocheux de la Cordillère. Une forêt dense et opaque fait son apparition, qui couvre le flanc des montagnes et, par endroits, tombe jusqu'à l'eau. Vers midi, nous doublons l'ouverture de la baie Inutile, profonde entaille au flanc Nord de la Terre de Feu, fermée sur le détroit par les sommets de l'île Dawson. Par vent forçissant,

nous doublons bientôt le promontoire de Port Famine. Au soir, nous atteignons enfin la Bahia Aguilé, dont le nom évoque le souvenir de Bougainville qui s'y abrita à deux reprises (1765 et 1767), y rencontra des Indiens et y préleva deux mille plants de hêtre (*Nothofagus betuloides*) destinés à boiser les terres françaises des îles Malouines.

On accède au mouillage par une passe étroite cernée d'îlots rocheux sur lesquels s'agrippent quelques hêtres rabougris, aux branches déchiquetées et tordues par le vent. Au-delà de l'île Dawson se détache sur l'horizon le mont Sarmiento (6 800 pieds) dont les cimes neigeuses scintillent au soleil couchant. La crique elle-même se referme à son extrémité sur une plaine fleurie cernée de tous côtés par les pentes boisées des sommets environnants. Nous mouillons, étrave à terre, sur une grève dont le sable immaculé semble n'avoir jamais été foulé.

Le lendemain, à vive allure, nous dévalons le Magellan vers le cap Froward, visible bientôt sur tribord. Coiffé d'une panne de nuages, les pieds dans la brume,



La Route de Baltazar

il ne dévoile qu'une gigantesque paroi rocheuse, taillée à pic, borne la plus australe du continent américain et de toutes terres émergées. Au-delà s'étend le versant occidental de la Cordillère, battu par le vent d'Ouest et la houle du Pacifique. Presque sans transition se découvre un paysage renouvelé qui témoigne des conditions climatiques extrêmes de cette zone de hautes précipitations (trois mètres annuels). Plein Sud, nous embouquons le canal Magdalena, "sombre couloir qui semble conduire dans un autre monde, plus terrible que celui-ci", écrit Darwin, à une époque où le Magdalena venait d'être franchi pour la première fois. Cette description convient toujours : ses rives ne sont que solitude et désolation. Des albatros jaillis de nulle part tournent en inquiéteurs au-dessus de nos mâts, avant de disparaître, tandis que des vols croisés de skuas et de pétrels géants du Cap nous précèdent et semblent nous ouvrir la voie. Dans notre sillage, un troupeau de phoques s'ébat, nous rattrape, puis s'arrête pour nous contempler, moustaches immobiles, le regard rempli d'étonnement et de désapprobation.

Mais en cours de route, un rideau de pluie s'abat soudain sur les alentours, et en un instant, supprimé toute visibilité. Nous décidons d'abandonner le but de notre étape, la baie Idéale, pour lui préférer la caleta Drew plus proche. Nous l'atteignons au soir, et nous hasardons, au ralenti, à travers un labyrinthe de récifs et d'îlots, naviguant à vue entre des prairies d'algues brunes étalées en surface au-dessus des cailloux. Ces laminaires (*Macrocystis pyrifera*) dépassent souvent plusieurs dizaines de mètres. "Je trouvai une tige entière qui, feuilles et racines comprises, mesurait trente mètres de long", écrit Slocum, au mouillage de Langara Cove, sur le Déroit. Nous gagnons ainsi le fond d'une anse étroite et peu profonde, à l'abri de l'îlot Malacera.

À terre, tout près du rivage, à demi cachés sous les frondaisons, les ruines d'une cabane évoquent les temps disparus. Autour du tronc gigantesque d'un arbre couché — qui soutenait sa toiture — s'étalent des branches qui ont fait souche, et poussent vers le ciel de vivaces rejets enracinés dans l'humus. Nous apercevons, à quelque vingt mètres au-dessus d'elle, à flanc de colline, un bosquet écarlate que nous décidons d'atteindre, mais le taillis est impénétrable : le sol n'est qu'un fouillis dense de fougères, de branches pourries, de mousse spongieuse, sur lesquelles l'appui est aussi hasardeux qu'en plein sable mouvant; on s'y enfonce jusqu'aux genoux, si ce n'est jusqu'à la ceinture, et



Baltazar au mouillage dans le canal de Beagle, devant le seno Garibaldi. L'art de voyager de son équipage justifie pleinement la présence d'un voilier moderne dans ce paysage... et dans les colonnes du *Chasse-Mariée*. Naviguer autrement, c'est aussi cela !

toute progression serait impossible sans l'aide des vigoureux *Nothofagus* enracinés dans ce terreau détrempé et de son compagnon habituel, le *Drymis winteri*. Jamais encore nous n'avons rencontré en telle abondance cette jolie plante aux feuilles lancéolées, d'un vert brillant, jadis décrite par Winter, second de Drake, et utilisée, des siècles durant, comme antiscorbutique.

Après de longs efforts, nous atteignons enfin les fleurs convoitées, aux larges corolles cireuses, d'un joli rouge orangé. Ce sont des *Philesia magellanica*, secrètes et solitaires merveilles de ces contrées, botaniquement proches du *Lapageria*, fleur nationale du Chili. Une somptueuse brassée réjouit le carré de Baltazar.

Nous dérapons à l'aube, et descendons petit large jusqu'au cap Pena.

La Voie Lactée

Nous ne savions pas alors ce qui nous attendait au cours des jours suivants. Notre route s'infléchissait vers le canal Cockburn, orienté plein Ouest, passage obligé pour rejoindre le lointain canal de Beagle, en contournant, face au Pacifique, la presque île de Brecknock : contrée parsemée d'îlots et d'innombrables îles aux formes déchiquetées, envahies de rias ou de baies profondes qui pénètrent les terres désolées des îles Clarence et Aracena au Nord, et

la péninsule de Brecknock elle-même au Sud. Les conditions climatiques y sont celles d'un détroit ouvert; sans que la mer, cassée par une succession de proches et lointains récifs, y manifeste jamais la violence du large, elle en subit cependant l'assaut de plein fouet. L'écran des montagnes qui, ailleurs, protège la plupart des canaux fuégiens et confère à leurs eaux un calme relatif, cesse ici de jouer son rôle bienveillant. Nous aurons à deux ou trois reprises l'occasion d'en juger...

Dans un premier temps, nous longeons sur bâbord la modeste île King, du nom du commandant de l'*Adventure*, sister-ship du *Beagle*, puis, plus petite encore, l'île Fitzroy.

Mais bientôt le ciel s'obscurcit, et le vent ne cesse de forcer. Nous dévalons au milieu de gerbes d'écume les derniers milles du Cockburn dans l'attente du canal Occasion. Son entrée extrêmement étroite — une à deux encablures — se présente à angle droit par rapport à notre route. Elle fait face aux îles Skyring, aux archipels des îles Furies de l'Est, toutes proches, et aux Furies de l'Ouest à cinq milles sur l'autre bord. Entre les deux s'étend la Voie Lactée, semée de roches extrêmement dangereuses. Lorsque nous aurons embouqué l'entrée du canal Occasion, il nous faudra, dans un trajet en baïonnette, virer à nouveau sur bâbord, vers le seno Occasion —

ruelle qui fait suite à la rue — pour gagner l'abri de Brecknock.

Cette manœuvre ne saurait souffrir d'erreur d'appréciation, ni de retard : elle n'autorise nul retour en arrière. La mer brise en tous sens, sous les effets croisés du creux local et de la houle du large. Elle noie les côtes proches, et déferle en rouleaux fracassants sur les récifs et les hauts fonds qui encadrent l'entrée du canal Occasion. Au commandement, l'abattée est immédiate. Peu de temps après, le second changement de cap nous place face au seno.

Au fond du seno de fuyants williwaws se dressent d'un seul jet, se balancent comme s'ils hésitaient, puis, penchés en avant, s'élancent en une fuite désordonnée. Gouin de Beauchesne, à bord du *Philippeaux*, subit en 1698 leur assaut glacial et les dépeint comme de "méchantes rizzées tombant à picq des montagnes, redoutables pour les câbles et les ancres."

L'ultime passage se dévoile en un instant et, telle une porte qui s'ouvre, nous livre enfin l'accès d'une sorte de fort cratère, véritable lac de montagnes aux parois rocheuses lisses et ruisselantes. Nous mouillons à toucher la berge, abasourdis par le silence qui règne ici et fait si fortement contraste avec la "piaule" dont nous émergeons. L'écho paisible d'une cascade habite seul les lieux... et nous évoquons le spectacle grandiose que vient de nous offrir la Voie Lactée qui impressionna tant

Joshua Slocum. Il décrit la traversée de nuit qu'il en fit malgré lui, comme "la plus grande aventure maritime de toute [sa] vie".

Le surlendemain, le calme retrouvé dans notre havre lunaire nous ayant fait croire à une réelle amélioration du temps (nulle météo pour le savoir), nous mettons le nez dehors et rejoignons le canal Brecknock par les senos Occasion et Termino. Mais les mêmes conditions que l'avant-veille règnent sur toute cette zone : les rouleaux d'une mer houleuse se hâtent, les uns derrière les autres, et de la crête de nombreuses lames s'arrache un rideau d'écume qui s'écrase à l'horizontale sous le vent. Nous décidons de ne pas poursuivre la descente du Brecknock, mais de contourner par le Nord les îles Georgina et Basket pour déboucher dans la baie Desolada. Bien nous en prend, car en cours de route, le vent grimpe à nouveau jusqu'à force 8 et nous devons nous mettre à l'abri — relatif — d'un promontoire, pendant qu'une pluie cinglante mêlée de neige et de grêle tombe en diagonale en épousant la pente du vent.

Dès que la brise mollit, nous remettons en route sous foc seul au portant. Pendant la traversée de la baie Desolada, ouverte sur le Pacifique, et tout au long du canal Ballenero, nous roulons jusqu'aux lisses, dans une mer d'arrière encore creuse.

Au Nord de l'île Londonderry, nous jetons l'ancre dans la calme baie Engano proche du canal de Christmas où, le 25



Le glacier Hollandia et sa cascade, dans le bras Nord-Est du canal de Beagle.

décembre 1774, lors de son second voyage, Cook régala son équipage de soixante oies sauvages (caïquenes). Pour notre part, nous nous contenterons de deux volatiles, excellents !

Avec l'embellie, notre progression reprend à une allure plus sage. Devant nous, s'ouvre le bras Nord-Ouest du canal de Beagle, long fjord de cent vingt milles, bordé sur son versant occidental par la Cordillère de Darwin dont nous voyons défilé un à un les sommets et les glaciers. Nous longeons successivement l'Espana dont les coupoles de glace sont plantées dans les nuages, la Romanche, l'Alemania et l'Italia, penchés dangereusement sur l'eau, le Hollandia enfin, plus majestueux encore, dont s'échappe en bondissant une gigantesque cascade.

Nous relâchons pour la nuit au pied du poste militaire de la caletta Sonia et dès l'aube, embouquons le bras terminal du Beagle jusqu'à la caletta Peron, où s'abrite l'estancia Canasaka.

Quille relevée, nous approchons à pas comptés du mouillage encombré d'algues. A terre, se déploie une succession de tertres traversés de clôtures et de bosquets épars, dominés par la forêt fuégienne. Proche de la grève, une petite maison de rondins, couverte de tôle, laisse monter vers le ciel une paisible fumée grise et ses fenêtres blanches semblent ne regarder que l'estacade toute proche.



Deux oies sauvages. Aquarelle illustrant la relation manuscrite du voyage de Gouin de Beauchesne.

*Deux oies sauvages, deux que nous avons trouvées à Spring Bay, dans
lesquelles de la Lactée, les quelles sont grosses comme des
oies*

Le Robinson de l'île Hoste

Accroupi au pied de cet appontement se tient Eugenio Martínez, qui nous fait bientôt les honneurs de son domaine. Ici pas d'électricité, pas de radio ou de télé, ni aucune des commodités de la vie moderne. Rien, alentour, qui ne soit sorti des mains du maître de maison. Sans autres outils que la hache, le rabot, le marteau et la scie, il a construit la bergerie, l'étable, l'écurie, la sellerie, le pont sur la rivière, le canot de vingt pieds. C'est lui qui a agrandi l'habitation, dressé les palissades, les clôtures et le corral. Pour ce faire, il a forgé les clous, tressé le cuir pour les rênes et les harnais, tissé les sacs, fabriqué les paniers et les casiers à centolias, car chaque jour, ce gaucho se fait marin pour aller relever casiers et filets... Eugenio n'est pas riche, mais, avec sa femme Esther et ses trois enfants, il vit en autarcie complète : il appelle cela "vivre en unité"...

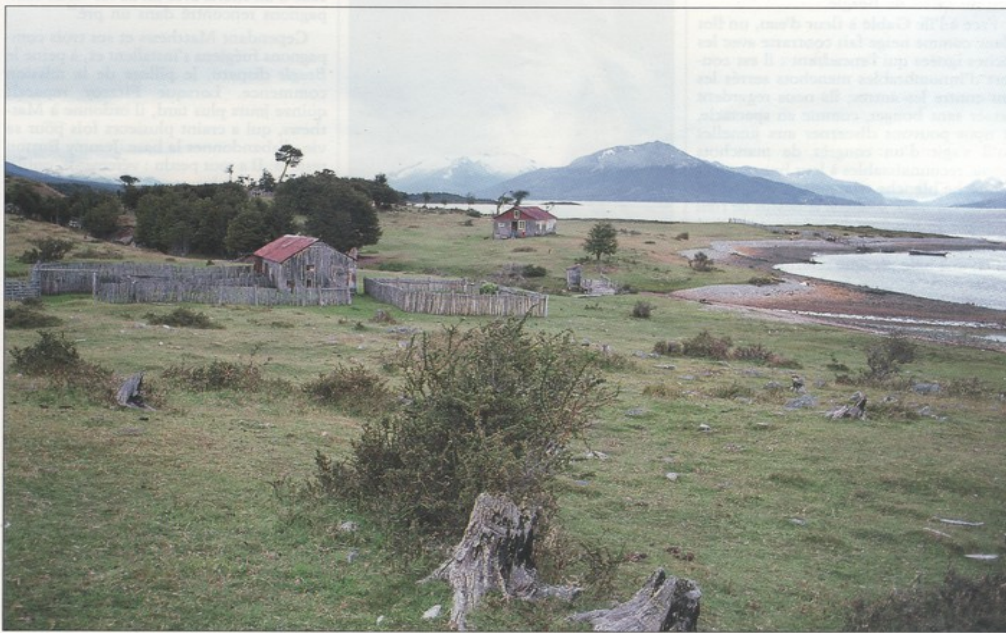
Avec des mots simples, avare de gestes, Eugenio, peu à peu, raconte l'histoire

d'Hoste où il est né et qu'il n'a jamais quittée — il a aujourd'hui quarante-deux ans. Son père, fils d'un médecin de Santiago, avait fui la maison et, à seize ans, s'était engagé comme matelot sur une goélette des Falkland. En 1927, au cours d'un voyage, il fait naufrage sur les roches de la base Peron. Les lieux lui plaisent : il y reste. Il défriche la forêt qui alors atteint les sables de la grève, achète huit brebis, rencontre sur place une Indienne yaghane qu'il épouse. Il en a deux enfants qui meurent en bas âge, tôt suivis par leur mère... Il se remarie avec une Chilienne qui lui donne douze enfants. L'un d'eux s'établit ailleurs sur Hoste, un autre sur le canal de Murray. Mais alors qu'il a soixante ans, le plus jeune de ses fils disparaît. Inconsolable, il cesse alors toute activité, se contentant d'écrire tous les jours à cet enfant perdu qu'il rejoindra dans la mort trois ans plus tard.

Puis Eugenio nous parle de sa propre vie, des pêcheurs, grands voleurs de volaille et de bétail, des Yaghans qui l'étaient aussi, mais que les colons punis-

saient souvent de mort. Cet homme pudique, presque secret, s'anime pour évoquer les souvenirs de son enfance.

Grâce à son père, il a appris le yaghan : sans doute est-il un des derniers à le parler. Il a bien connu Rosa, indigène de race pure, morte à plus de quatre-vingts ans. La plus grande partie de son existence, elle l'avait vécue sur les îles Wollaston proches du Horn, dernier refuge de la vie nomade, puis, âgée, s'était retirée sur Navarin où elle vivait seule, jusqu'à son installation à Ukika, ultime réserve créée par le gouvernement au Sud de Puerto Williams. Rosa fut la grand-mère de son adolescence, celle qui lui apprit les secrets de la chasse et de la pêche, celle aussi à qui, jeune homme, il confiait les menus soins de sa vie de célibataire. Eugenio se souvient aussi de Julia, disparue avant Rosa, et qui, dans sa vieillesse, vivait à Mejillones sous un wigwam recouvert de peaux d'éléphant de mer. Elle y dormait "à la yaghane", nue été comme hiver, subsistant grâce aux dons de chacun en poissons, cholgas ou œufs d'oiseaux de mer.



L'estancia Canasaka. Eugenio Martínez, sa femme Esther et leurs trois enfants sont les seuls habitants de l'île Hoste. Loin des commodités de la civilisation, ils y vivent en totale autarcie de l'élevage, du jardinage et, accessoirement, de la pêche.

Vers l'île Picton

Cap à l'Est. Nous longeons la côte de Navarin jusqu'à Puerto Williams. Bâtie à flanc de montagne, face aux archipels extrêmes du Beagle et aux sommets neigeux de la côte argentine, la petite ville est dominée de toutes parts par la forêt ancestrale. Des torrents la traversent, sans jamais permettre un accès vers les sommets, et au-delà, vers la plaine centrale de l'île, domaine inviolé des Yaghans disparus.

Une route côtière court sur la rive Nord et conduit aux anciennes réserves indiennes de Mejillones, vers l'Ouest, et de Ukika, vers l'Est. On voit encore, dans cette dernière, la jaune maisonnette de Rosa. Son portrait, au musée de Puerto Williams, voisine avec d'impressionnantes photos indigènes.

L'accès de la baie Orange, vers la base de l'expédition de la *Romanche*, nous ayant été interdit du fait de la fermeture par les autorités chiliennes du canal de Murray, nous décidons d'appareiller pour l'île Picton, notre étape la plus au Sud, à l'ouverture du canal de Beagle.

Face à l'île Gable à fleur d'eau, un fil blanc comme neige fait contraste avec les roches ignées qui l'encadrent : il est couvert d'innombrables manchots serrés les uns contre les autres; ils nous regardent passer sans bouger, comme au spectacle, et nous pouvons discerner aux jumelles qu'il s'agit d'un congrès de manchots *papua*, reconnaissables à leur bec rouge et à la tache blanche triangulaire qui, tel un fard de carnaval, souligne le dessus de l'œil et gagne le sommet du crâne.

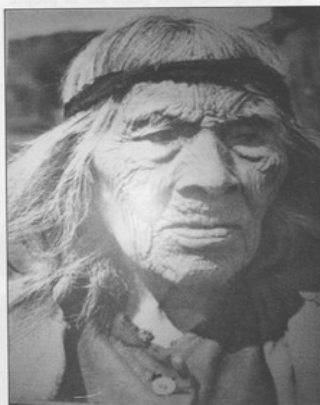
Bientôt, l'anse de Banner Cove s'arrondit en une baie presque refermée sur elle-même. Une sombre forêt compacte domine de tous côtés ses grèves et ne s'en trouve qu'au Sud, sur les perspectives d'une grasse prairie, traversée par une rivière. De place en place, les squelettes tortueux de hêtres morts tracent de lumineuses incisions au sein des frondaisons qui les ensèrent et les maintiennent debout.

Les Indiens à canots

A peine l'ancre a-t-elle touché le fond que nous sommes étreints par l'impression physique et comme possédés par la certitude ressentie déjà en plusieurs mouillages, que ces solitudes sont hantées et viennent à peine d'être abandonnées par ceux qui, des siècles durant, en ont été les hôtes... S'il fallait ne citer qu'un seul lieu qui manifeste et résume le destin des "Indiens à canots", à coup sûr ce serait celui-là.

Plus d'un navigateur, au cours des siècles, avait croisé les Indiens, et s'était attaché à les décrire. Lors de son premier passage du détroit de Magellan, en 1767, Bougainville qualifie les occupants des canots qui l'abordent de "dégoûtants et désagréables". L'année suivante, il les voit "petits, vilains, maigres et d'une puanteur insupportable" et leurs femmes "hideuses".

En décembre 1832, Darwin est accueilli à la baie de Bon Succès, proche de Picton, par les gesticulations et les cris d'un groupe de Fuégiens qui lui paraissent "plus éloignés de l'homme civilisé que des bêtes sauvages ne le sont des animaux domestiques", et huit jours plus tard, parvenu aux îles Wollaston, les indigènes lui inspirent ce commentaire : "Je n'ai jamais vu de créatures plus abjectes... c'est à peine si l'on peut croire que ce sont des humains, des habitants du même monde que nous."



Rosa, Yaghane de race pure, a vécu plus de quarante-vingts ans.

Deux ans auparavant cependant, le *Beagle* et l'*Adventure*, commandés par Ph. Parker King et par Fitzroy avaient posé les prémises d'une longue histoire. Dans la baie Desolada une baleinière leur avait été volée et ses occupants avaient dû regagner le *Beagle* à bord d'un panier indigène, ingouvernable. Ils emmenaient avec eux trois otages : une petite fille de huit ans et un garçon de vingt, qu'ils nommèrent en souvenir de cette aventure, Fuegia Basket et Memory Boat, ainsi qu'un homme de vingt-six ans baptisé York Minster, du nom de l'endroit où il fut capturé. A celui-ci devait se joindre Jemmy Button acheté

à son père à proximité du canal de Murray, pour le prix d'un bouton de nacre.

Au moment du retour, Fitzroy, vaincu des bienfaits qu'eux-mêmes et plus tard leur peuple, tireraient de "l'adoption de nos habitudes", décida de les emmener en Angleterre. Le voyage dura quatre mois et dès leur arrivée (14 octobre 1830) ils furent confiés à un pasteur, puis placés dans un pensionnat à Walthamston. York Minster mourut de la variole, mais les trois autres firent rapidement l'objet d'une notoriété telle que le roi Guillaume IV et la reine Adélaïde les reçurent en audience privée, et les comblèrent de cadeaux.

Lorsqu'en janvier 1832 Fitzroy et Darwin à bord du même *Beagle*, se présentent à nouveau devant le canal de Murray, leurs protégés sont accompagnés par le révérend Matthews décidé à fonder une mission à Wuluaia. A la vue de ses compatriotes, Jemmy Button devenu un jeune dandy, manifeste un violent dégoût. Il rencontre son père et sa mère le lendemain et Darwin qui assiste à la scène, écrit : "Leur première entrevue fut moins intéressante que celle d'un cheval avec un de ses vieux compagnons rencontré dans un pré."

Cependant Matthews et ses trois compagnons fuégiens s'installent et, à peine le *Beagle* disparu, le pillage de la mission commence. Lorsque Fitzroy repart quinze jours plus tard, il ordonne à Matthews, qui a craint plusieurs fois pour sa vie, d'abandonner la base. Jemmy Button reste là. Il a tout perdu : vêtements, outils, ustensiles, cadeaux, et traite les voleurs "d'abominables coquins".

Un an plus tard, tirant des bords depuis Banner Cove, le *Beagle* cingle vers Wuluaia : la mission est vide et abandonnée, mais le jour-même (5 mars 1834) des canots apparaissent. Sur l'un d'eux se tient debout Jemmy Button. Il est "transformé de nouveau en un sauvage malpropre et repoussant avec une longue chevelure en désordre et tout nu", écrit Darwin. Aux propositions de Fitzroy, il répond "qu'il ne désire pas rentrer en Angleterre", que "ses parents sont de braves gens", et qu'il "ne souffre pas du froid". Lorsque le *Beagle* appareille, il allume sur la grève, en signe d'adieu, un "grand feu dont la fumée d'un gris bleuté monte en spirale vers le ciel fuégien..."

Cependant, les projets de mission dans ces contrées australes ne sont pas abandonnés pour autant, et c'est à Banner Cove encore que se déroule en 1851 l'histoire tragique d'Allen Gardiner, fondateur de la "Patagonian Missionary Society" dont l'épopée ne fut qu'une succession de désastres. (Lire encadré)



L'impenétrable forêt fuégienne dont les hêtres étaient nécessaires à la fabrication des canots d'écorce.

Le calvaire d'Allen Gardiner

Face au goulet d'entrée de l'anse de Banner Cove, une dalle abrupte de granit surplombe la mer. Elle portait jadis l'inscription : "Dig below. Go to Spaniard Harbour. March 1851" (Creusez au-dessous et allez à Puerto Espanol. Mars 1851). C'était là, en trois lignes, l'appel au secours d'Allen Gardiner...

Devenu pasteur à la mort de sa femme, cet ancien marin de la Royal Navy fonde la "Patagonian Missionary Society" en 1847. Il acquiert une yole et deux embarcations en fer, le *Pioneer* et le *Speedwell*, plus proches, malgré leurs voiles, de barges de transport que de bateaux de haute mer, et s'embarque en septembre 1850 sur l'*Ocean Queen* avec un médecin, le D^r Williams, et quatre compagnons. Quatre mois plus tard Banner Cove est atteinte. "C'est, écrit le D^r Williams, une terre de ténèbres, un théâtre de sauvage désolation."

Aussitôt, comme pour répondre aux funestes impressions de Williams, les malheurs s'enchaînent. Les nouveaux arrivants, entourés d'Indiens hostiles, constatent qu'ils ont oublié à bord de l'*Ocean Queen* déjà loin, les armes et les munitions indispensables pour la chasse et aujourd'hui, pensent-ils, pour leur défense ! Le mauvais temps incessant gâte leurs provisions. Gardiner en enterre une partie sur place, puis décide de gagner dans la baie Aguile, en Terre de Feu, le refuge de Puerto Espanol, à l'abri des Indiens, mais aussi des navires de passage. Plusieurs tentatives de traversées des quarante milles qui l'en séparent, échouent, provoquant la perte

de la yole et finalement au terme du voyage, le naufrage du *Pioneer*. Sa coque retournée sur le haut de la grève se transforme en abri. La mission se partage entre le *Speedwell* mouillé au large et une grotte voisine. Le scorbut fait son apparition. Le groupe épuisé doit regagner Banner Cove pour récupérer le reste des vivres. Gardiner effectue le trajet en mars, peint sur la roche son appel et s'enfuit, sous la menace renouvelée des Yaghans. Le froid, la neige et les tempêtes aggravent cette situation désespérée : deux des missionnaires ne tardent pas à mourir, tandis que les survivants, séparés en deux groupes proches, mais incapables de se rejoindre, agonisent.

En octobre 1851, la goélette chargée de la relève touche Banner Cove, découvre le message, et aussitôt fait force voile vers Puerto Espanol. Les cadavres mutilés de Williams et de ses compagnons gisent sur le sable. Mais ce n'est qu'en janvier 1852 que la frégate *Dido* retrouve Gardiner allongé à bord du *Pioneer*, le corps et le visage dévorés par les albatros. A ses côtés, son "journal" et son "testament spirituel" intitulé "Esquisse d'un plan pour conduire les opérations futures de la mission en Terre du Feu", sont intacts. Les directives laissées par Gardiner devaient, en la personne de son successeur le révérend G.-P. Despard, insuffler à la Société une nouvelle impulsion.

Une goélette de quatre-vingt-huit tonnes est mise en chantier, baptisée l'*Allen Gardiner*, confiée au commandement du capitaine Snow, chargé d'installer une mission sur l'île Keppel, aux Falkland, et pour cela, de se rendre à Wuluia, à la recherche de Jemmy Button.

Ainsi, en octobre 1855, une seconde entrevue se déroule, vingt-et-un ans après la précédente, à Banner Cove d'abord, puis à Wuluia. Le miracle se reproduit : des canots yaghans entourent le *Gardiner* et au milieu d'eux, un homme répond aussitôt à l'appel de son nom. C'est Jemmy dans la force de l'âge. A nouveau, il refuse catégoriquement de suivre les missionnaires et de s'établir à Keppel.

Déçu, Despard s'installe aux Malouines en août 1856, avec de nombreux compagnons dont Allen W. Gardiner, fils du héros de Picton, et un fils adoptif de treize ans, Thomas Bridges. Quelques familles yaghans rejoignent enfin Keppel, ce qui permet l'étude de leur langue, indispensable avant l'installation d'une base en terre indigène.

Quatre ans s'écoulent avant que l'établissement de cette base ne soit tenté : le 14 septembre 1859, le *Gardiner* aborde enfin Wuluia avec, à son bord, huit missionnaires et trois couples d'indigènes. C'est encore une fois Jemmy Button qui les accueille. En quelques jours, églises et cases sortent de terre mais des incidents surgissent — vols, disputes, vexations... — et se multiplient jusqu'au drame qui éclate le dimanche 6, avec brutalité, à l'heure de l'office : en quelques instants, la mission entière est massacrée sous le regard du seul rescapé demeuré sur la goélette, Alfred Cole, le cuisinier qui, quelques semaines plus tard, rapporte les événements à Despard.

Cupidité, jalousie, explosion de violence face aux Blancs liée à une misère exacerbée, qui connaîtra jamais les causes profondes d'un tel déchaînement ?

Les nomades du cap Horn

Les nombreux travaux des ethnologues ou explorateurs qui se sont intéressés aux "nomades de la mer" (Koppers, le D^r Hyades, Thomas Bridges, le P. Gusinde et Empereire) ont permis d'éliminer nombre d'opinions malveillantes, de jugements hâtifs ou de conceptions erronées.

Pêcheurs et chasseurs de l'extrême Sud, les Yaghans sillonnaient d'île en île les canaux qui s'étendent de la portion occidentale du détroit de Magellan au cap Horn, et leur regroupement tardif le long du canal de Beagle, des îles Wollaston et des îles Hoste et Navarin, a permis une connaissance approfondie de leurs structures sociales et politiques, de leurs rites

et de leurs mythes "qui suggèrent des correspondances à la fois avec la côte Pacifique et avec le monde de la pampa." Ainsi les contacts pacifiques ou guerriers (mariages, rapt de femmes) qu'ils conservaient avec leurs voisins du Nord, et surtout de l'Est, les Onas, expliquent sans doute leurs quelques différences physiques, notamment leur plus grande taille (1,60 m au lieu de 1,45 m).

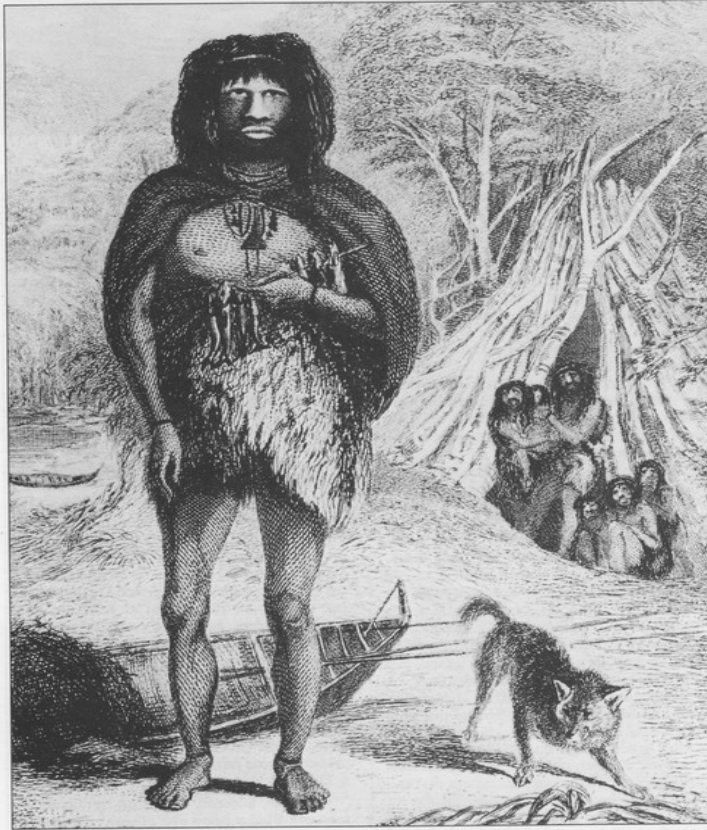
Les Alakalufs occupèrent le territoire immense compris entre le Magellan, englobant les canaux Magdalena et Cockburn (non sans dépasser ces limites vers le Nord, avec les Chonos disparus dès le XVII^e siècle) et les Yaghans au Sud. Le long des rives du Magellan, ils ne franchissaient guère les franges ultimes de la forêt côtière

mais entretenaient cependant des rapports avec les chasseurs de l'Est Tehuelches et avec les Onas de Terre de Feu. Moins bien connus que les Yaghans du fait de leur disparition plus précoce, les études qui leur furent consacrées ne purent que cerner les traits de leur culture matérielle, sans pouvoir pénétrer leur langue ni connaître leurs structures sociales ou leurs mœurs. Quelques rares survivances des chants de leurs cérémonies d'initiation et de leur culte des morts ont pu établir leur croyance en Ayayema, esprit du mal, omniprésent dans les déchainements perpétuels des éléments.

Cependant les nombreux traits communs qui relient les "peuples à canots" confirment leur appartenance à une même civilisation. La chasse et la pêche et donc leurs embarcations représentaient les pivots autour desquels s'organisait toute leur existence. Livrés aux hasards d'une errance sans fin en quête de gibier, leurs maisons n'étaient que huttes hâtives, de forme arrondie ou conique, faites de branchages fichés en terre, recouvertes de peaux de phoques et de loutres, et d'écorces. On y vivait nu, allongé près du feu, serré contre la chaude toison des chiens. Les mêmes peaux cousues entre elles formaient une cape d'épaule ou un vêtement tombant jusqu'aux jambes.

Le feu était obtenu par frottement de pyrite de fer. Leau était conservée dans des seaux de peau de phoque et la viande ou le poisson dans des paniers de jonc. Des valves de chonos emmanchées et liées sur des os de baleine faisaient office de racloirs et de couteaux. Toute une panoplie d'armes et d'engins servait à la pêche et à la chasse, selon qu'il s'agissait de tuer le phoque au moyen de gourdins, de poursuivre le huemul ou la loutre à l'aide de harpons en os de baleine à une ou deux rangées de barbelures, de tirer à l'arc, ou d'abattre à la fronde les oiseaux de mer. Le poisson était capturé au harpon ou au filet de barrage tressé. La récolte des coquillages, apanage des femmes, nécessitait tout un attirail : foënes ou tridents pour la cueillette des oursins et des chalgas, manches en bois pour détacher les patelles, lances acérées pour piquer en plongée profonde les araignées récoltées dans des paniers retenus entre les dents. Ainsi, leurs fragiles campements tôt abandonnés n'étaient-ils qu'abris de passage.

Rien dans leurs bagages qui soit œuvre d'art, sculptée, peinte ou simple décoration (leur peinture rituelle du visage pour les besoins de la chasse utilisait le noir de charbon, le blanc et le rouge tirés de l'argile des rivières). Ainsi cette civilisation uniquement maritime ne connut-elle



Indiens yaghans rencontrés par Darwin en baie de Tekenika (île Hoste). Gravure de Conrad Martens illustrant l'ouvrage *Narrative of the surveying voyages of HMS Adventure and Beagle*.



Jemmy Button et ses compagnons hélant l'équipage du *Beagle*. Gravure de Conrad Martens.

aucune industrie, aucune forme d'agriculture.

Ne possédant rien, les hommes de la mer ne légèrent rien : aucun monument, aucune construction, aucune inscription. Nul temple, nul autel ne sont venus témoigner de la pratique d'une religion, ou d'un culte à un quelconque génie tutélaire. Leur croyance aux menées hostiles d'esprits vagabonds et querelleurs se confondait avec leur hantise séculaire des éléments déchainés, leur faim incessante, leur lutte pour la survie et leur extrême misère.

Les morts n'étaient pas enterrés : ils retournaient à la nature, captés par les esprits. Les survivants les abandonnaient dressés debout face au vent, à l'aplomb d'une roche, ou sur la pointe d'une grève. Ainsi, le centre de leur vie est-il toujours resté le "canot", leur unique richesse, témoignage d'une technologie ancestrale considérée comme la survivance, à travers les âges, d'un néolithisme immobile.

Les bateaux fuégiens

Fait étrange, aucun des navigateurs ou des ethnologues qui se sont penchés sur cette civilisation de marins ne semble s'être intéressé de près au problème, pourtant primordial, de leurs comportements et de leurs compétences nautiques. Quels ont été les différents types d'embarcations fuégiennes ? Quels en furent les modes de construction ? Qu'étaient les techniques de navigation et les périples effectués par

ces hommes nus affrontés, à longueur d'année, aux mers et aux climats les plus durs du globe ? Autant de questions qui semblent n'avoir reçu que d'approximatives et brèves réponses...

Franchissant le détroit, à bord de la *Boudeuse* début janvier 1768, Bougainville rencontre des Alakalufs à la hauteur de la baie Fortescue : "Quatre pirogues avaient paru le matin à la pointe du cap Galant, et après s'y être tenues quelque temps arrêtées, s'avancèrent vers le fond de la baie tandis qu'une voguait vers la frégate..." mais quelques jours plus tard (après la mort accidentelle d'un des enfants des visiteurs indigènes) : "Dès le point du jour, quoi qu'il fit un temps affreux, les sauvages appareillèrent; ils fuyaient (...) Jamais ils ne purent doubler la pointe occidentale de la baie. Dans un instant plus calme, ils mirent à la voile, un grain violent les jeta au large et dispersa leurs faibles embarcations.

Puis, en quelques mots laconiques, il dépeint leurs embarcations comme des "pirogues faites d'écorces mal liées avec des joncs et de la mousse dans les coutures. Il y a au milieu un petit foyer de sable où ils entretiennent toujours un peu de feu."

Ce sont sans doute des Yaghans que croise Cook, le 25 décembre 1774, dans le canal de Christmas. A propos de leurs bateaux, il s'exprime en des termes presque identiques : "Leurs embarcations étaient en écorce, et dans chacune, il y

avait un feu, autour duquel se serraient ces pauvres êtres (...) Ils transportaient toujours de grandes peaux de veaux marins, destinées probablement à les abriter quand ils sont en mer, à faire des toits pour leurs huttes à terre, et occasionnellement à servir de voiles."

Darwin, un même jour de Noël de l'année 1832, ne s'étend guère davantage dans ses descriptions : "Le canot, leur production la plus ingénieuse, toute primitive qu'elle est, n'a fait aucun progrès pendant les derniers deux cent cinquante ans : nous n'avons qu'à ouvrir le voyage de Drake pour nous en convaincre." Mais Drake, ou plutôt son aumônier, écrivait : "Leurs pirogues étaient de belles proportions (...) d'une élégance et d'une maniabilité à ravir des princes."

Malgré tant d'ambiguïté et de laconisme, quelques renseignements convergent cependant, même si faute de dessins précis, et, a fortiori, de relevé, ils n'autorisent pas une connaissance scientifique du ou des canots fuégiens.

Des travaux plus récents, notamment ceux de Martial et de Hyades publiés dans les rapports de l'expédition de la *Romanche* au cap Horn, complétés par ceux de Bridges, Despard, Lovisato, Spencer, Lothrop, Krickeberg et surtout par les publications plus tardives de Martin Gusinde (1937), ont partiellement comblé ces lacunes. (Lire encadré) (1).

(1) Nous espérons que notre ami Gilles Fortineau, qui mène depuis plusieurs années une recherche de haut niveau sur cette question, sera bientôt à même d'en publier les résultats.



Canot yaghan photographié à Wuluia, dans le canal de Murray, par la mission française au cap Horn de la *Romanche*. L'atmosphère vaporeuse de cette scène étrange renforce la sensation d'univers encore inachevé exprimée par ce fouillis végétal et ces hommes qui semblent terrés au fond de leur précaire embarcation.

Les types de canots

Le canot alakaluf (de cinq mètres de longueur environ) appartient au type "shell first" et correspond à l'assemblage d'une coque monoxyle creusée au cœur d'un tronc sur laquelle étaient cousues, à l'aide de liens — en végétaux tressés, en cuir ou en boyaux — une ou deux planches rehaussant le franc-bord. Selon le commandant Martial (1884), "ces embarcations sont plus grandes que celles dont se servent les Yaghans et peuvent facilement être démontées quand il faut franchir un de ces isthmes étroits et bas que l'on rencontre fréquemment dans ces îles."

On peut observer sur les modèles les plus anciens, un barrotage rustique fait de branches épaisses mal équarries, fixées à force, largement sous les pavois. Des documents sans doute plus tardifs provenant de Puerto Eden, lieu de regroupement des derniers Indiens du Nord-Ouest, révèlent la disparition de ce barrotage, et son remplacement par cinq (ou quatre) vrais bancs, répartis sur le tiers avant, le second étant percé en son milieu d'une emplanture de mât. Les longs avirons à pelle étroite se reçoivent sur un ou deux tolets simplement fichés verticalement en abord.

Fort différent est le canot de l'extrême Sud, de tradition yaghane. De forme plus harmo-

nieuse malgré l'absence totale de tonture et de pontage, il offre au regard une impression d'heureux équilibre, liée aux élancements d'étrave et de poupe dont les courbes parfaites se prolongent avec beaucoup de légèreté et d'élégance par deux éperons d'égale longueur. Le rapport des proportions (5 m × 1 m × 0,70 m), l'importance du pied dans l'eau au maître-bau un peu en arrière du milieu, la finesse régulière des courbes de la coque et des formes portantes aux extrémités, la légèreté de l'ensemble enfin assuraient une tenue de mer et une maniabilité remarquables. Pour Martin Gusinde, de telles embarcations, proches du canot d'écorce, ne peuvent être considérées comme primitives. Il les décrit avec admiration comme les chefs-d'œuvre d'un fonctionnalisme avancé, aboutissement technologique suprême de ces peuples de la mer.

La récolte de l'écorce

Trois hommes au moins accomplissent ensemble un voyage difficile et souvent lointain — à la recherche de troncs de hêtres *Nothofagus betuloides*, (*serci*) (1) dont l'écorce est particulièrement bonne pour la construction (*aiyusu*). La plaque d'écorce doit mesurer au moins cinq mètres de long et être sans défaut. À l'aide d'une longue corde en peau de phoque tressée (*wusukea*), l'homme le plus jeune

est hissé en haut du tronc. Main droite protégée par un gant taillé dans la peau épaisse d'un lion de mer (*machaloupina*), armé d'un ciseau en os (*ila*) façonné dans une côte de phoque longue de trente-cinq centimètres, soigneusement aplatie et affûtée (ou à défaut de coquilles de moules aiguisées montées sur un manche), et d'une lourde pierre plate en guise de marteau, celui-ci pratique en redescendant une longue entaille verticale. Puis il effectue au sommet une incision horizontale à laquelle doit correspondre une semblable incision inférieure. Il faut alors libérer l'écorce du tronc (*tiafchikana*) : œuvre délicate qu'effectue avec peine le même homme, à l'aide d'un levier courbe tiré d'une côte de baleine (*sanaka*) de soixante centimètres de long sur sept millimètres d'épaisseur.

Toujours encordé et soutenu par ses compagnons, il regagne lentement le sol, en reposant de tout son poids, avec les pieds, la plaque d'écorce derrière laquelle il disparaît. Tout au long de sa descente il s'aide de courts piquets en guise d'écarteurs (*tsteskasana*) qu'il met en place de haut en bas. La récolte est alors transportée sur la grève où elle est immergée et recouverte de grosses pierres. Ainsi conservera-t-elle sa souplesse.

(1) Les termes entre parenthèses sont empruntés au dictionnaire yaghan de Bridges.

La construction

C'est alors que commence la construction du canot (*auchtagorin anèn*) qui demande trois semaines d'ouvrage. Ce travail a lieu généralement au printemps, entre mi-septembre et fin octobre, lorsque le bois est en sève. Les canots de printemps (*kakua anèn*) sont bien supérieurs à ceux de l'hiver (*een anèn*).

Une à une les plaques d'écorce humides sont grattées à l'aide de coquilles de moules coupantes, puis façonnées par des passages successifs dans la flamme (*pouchaki*) jusqu'à obtention d'une souplesse de cuir épais. Sept plaques sont nécessaires : une très épaisse (cinq centimètres) pour le fond, deux très larges pour les bordés auxquelles s'adaptent deux ou quatre pièces triangulaires d'étrave et de poupe.

La pièce du fond (*louka*) a la forme d'un cigare : pointue vers l'avant et large de dix centimètres sur l'arrière, elle reçoit les deux pièces latérales (*amtza*) convexes vers le bas, rectilignes vers le haut, et taillées en pointe aux deux extrémités. L'une et l'autre s'emboîtent étroitement au moyen d'une série d'entailles de huit à dix centimètres. Au niveau de la proue (et non obligatoirement de la poupe), le bordage s'achève par la mise en place de deux pièces triangulaires (*lançinix*) dont les pointes effilées (*toumakaya*) supporteront les courts épe-

rons extérieurs (trois centimètres). Maintenu sur son chantier formé par une dizaine de piquets plantés en terre, la coque reçoit alors son plat-bord fait de deux perches longues et souples (*kesçi*) entrecroisées à leurs extrémités.

Tous ces éléments sont solidement cousus au moyen de fibres de fanons de baleine ou de tiges d'aubier de hêtre, soigneusement séparées, polies et calibrées. Ces coutures (*mamma*) sont complétées par un calfatage (*oucoun*) avec des tiges de céleri sauvage ou de bambou. Le dessous du plat-bord est lui-même renforcé par de jeunes pousses de hêtre, *antarctica*, étroitement brêlées (*yamaça*). Souvent la ligature des extrémités n'est faite que sur l'avant, de façon à laisser plus de souplesse à l'ensemble.

Ainsi achevée, la coque n'acquerra sa solidité longitudinale que grâce à la pose de huit membrures (*aikouch*) taillées dans des branches de jeunes drymis, *Maytenus magellanica*, qui allient souplesse et solidité. Leur terminaison découpée en "bouton" est solidement ligaturée aux barrots et barrotins (*omiteka*) également en drymis, qui confèrent à l'ensemble la rigidité transversale nécessaire au maintien des formes. Celle-ci est bridée enfin par un bout tressé de fougère marsilée, *Marsipospermum grandiflorum*, (*mapi*), qui, tourné sur les élancements, vient s'amarrer sur le milieu du premier ou du second barrotin.

Ainsi terminé, le canot se trouve divisé en compartiments qu'il reste à aménager. Deux plaques d'écorce grattées forment dans les fonds un vaigrage (*ilax*), ouvert au maître-bau sur un puisard (*tchilanana*), où demeure une moque cylindrique en écorce de drymis. En arrière une sur-épaisseur de cinq centimètres de l'ilax soutient la surface du foyer (*aff*) de 60 cm² environ, garnie de terre, de cailloux et de coquillages.

De part et d'autre, les emplacements des occupants sont garnis de paille et de copeaux d'écorce secs, maintenus par de légers branchages de hêtre arqués. A l'aplomb des avants-bras ou des aisselles, un demi-cylindre d'écorce de drymis (*tstaka*) apprêté à force sur le plat-bord, apporte un minimum de confort aux gestes des pagayeurs. L'intérieur du canot est tapissé de bout en bout de branchages de drymis ou de hêtre (*tstekila*) qui se reçoivent sous le plat-bord, et dont les interstices sont garnis de mousses, d'herbes et d'algues.

Dans le même temps sont façonnées les deux pagaies (*appi*). Longues d'un mètre cinquante environ, leurs pelles ne dépassent guère dix centimètres de large, et leurs manches arrondis sont taillés à la demande et à la main de l'épouse qui en a l'utilisation quasi exclusive.



Le trois-mâts barque français la *Romanche* et un canot yaghan photographiés en baie Orange.



Femmes yaghanes plongeant pour la cueillette des cholgas. Aquarelle illustrant la relation manuscrite du voyage de Gouin de Beauchesne.

Le rôle éminent des femmes

Notre avant-dernière escale nous amène, par un temps radieux, à l'estancia Harberton, fondée en 1887 par Thomas Bridges, aujourd'hui entre les mains de Tony Goodall, son arrière-petit-fils.

L'estancia groupe ses multiples bâtiments fermiers au fond d'une baie, bordée de prés clôturés et de bois, d'où la vue s'étend jusqu'à l'île Picton. La maison

d'habitation, à quelques mètres du rivage, est un véritable cottage importé d'Angleterre dont le balcon couvert s'ouvre en arcades sur un jardin en terrasses. Là s'épanouissent, sur un frais gazon, les arbustes et les mille fleurs rapportées du Sussex par l'épouse du révérend Bridges. Ils forment un étrange contraste avec le paysage dénudé et les horizons marins qu'on aperçoit au-delà de cet éden anglais, à travers le portail fermé par deux gigantesques défen-

ses de baleine. Un contraste qui souligne étrangement ce que peut être aujourd'hui la vie sous ces hautes latitudes et ce qu'elle fut jadis, notamment pour les femmes yaghanes.

Les épouses yaghanes assument l'entière responsabilité du bateau, une fois qu'il est achevé. Ce sont elles qui construisent les chemins de goémon sur lesquels il sera tiré à terre (*onana*); elles qui assurent son mouillage habituel au large de la grève, au

milieu des bancs flottants de laminaires sur lesquels elles l'amarrent avec des aussières de marsilée tressées; elles enfin qui sont chargées de la quasi totalité des activités de la pêche, par plongée, filet, ligne, pique ou râteau; elles, en un mot, qui veillent sur cet objet aussi précieux que fragile qu'est le canot — porteur du feu et de la vie — et en assurent la longévité (qui n'excède toutefois pas six mois !).

A bord, les places sont strictement fixées : vers l'arrière l'épouse et les filles qui pagaient; au centre, les enfants qui entretiennent le feu, ainsi que les chiens, les paniers, l'attirail de pêche et l'amoncellement des peaux; sur l'avant, l'homme, à l'affût, conserve à portée de main le jeu complet des piques, des lances, des harpons, ainsi que l'arc aux flèches à pointes de silex taillé.

Quels périples effectuait la famille yaghane souvent répartie sur plusieurs embarcations ? S'il est acquis qu'elle naviguait habituellement dans les limites géographiques de son propre groupe tribal, il n'en est pas moins prouvé qu'elle n'hésitait pas à se lancer aussi dans des voyages plus lointains. La migration du gibier, sa concentration au loin, ou la découverte de céta-cés échoués, l'entraînaient parfois dans de longues traversées. Certains équipages gagnèrent ainsi l'île Ildefonso — à 16,5 milles de Punta Negra — et même les îles Diego Ramirez, perdant de vue tout abri et demeurant des jours entiers livrés aux caprices météorologiques incessants et aux dangers imprévisibles de ces hautes latitudes.

Bridges raconte avoir reçu fréquemment à Ushuaïa la visite d'Alakalufs venus de "bien au-delà de deux cents milles marins". Le commandant Martial rapporte comment, ayant été surpris par un coup de vent sur les côtes herbeuses de l'île Grévy, au Nord du cap Horn, il vit arriver une pirogue montée par deux indigènes : "Nous les avons déjà vus à la baie Orange, écrit-il, ce qui prouve leurs navigations continues et les communications fréquentes établies par eux entre ces différentes îles."

Cependant les naufrages étaient fréquents. Bridges cite le cas de cinq pirogues perdues avec trente-trois personnes, et de deux autres coûtant la vie à treize Yaghans. Il raconte également l'histoire d'une famille entière venue sur un îlot éloigné chasser les oiseaux de mer, qui vit son embarcation partir à la dérive avec un enfant resté seul à bord. Sa mère tenta de gagner la côte à la nage, y réussit, mais ne trouva aucun secours. Tous ses compagnons périrent, sauf deux d'entre eux recueillis par un navire baleinier.

Le succès de toute expédition dépendait toujours, en définitive, de l'entente et de la coordination technique du couple, dont chaque membre jouissait d'une égalité parfaite. Ainsi, le "mariage yaghan signifiait l'acceptation intelligente d'un partenariat actif" qui pouvait atteindre, au fil des ans "un haut degré de perfection" (Gusinde). "Maintenant qu'ils ont tous disparu, écrit l'ingénieur Imbert, les quelques noms yaghans conservés sur les cartes semblent un juste tribut à leur courage."

Le dictionnaire yaghan de Thomas Bridges

A Harberton, nous visitons tour à tour les étables, la laiterie, la bergerie où défilent les cinq mille moutons de l'estancia, tondu chaque année par des spécialistes uruguayens descendus en Terre de Feu. La forge et le hangar voisins abritent toujours les embarcations construites jadis par Bridges et utilisées par la mission française de la *Romanche*.

Etonnante et merveilleuse figure que celle de Thomas Bridges, dont la vie et l'épopée ont été relatées par son fils Lucas, dans un ouvrage jamais traduit en français. La légende veut que son nom vienne de ce que, enfant abandonné, il ait été trouvé sous un pont. Quoi qu'il en soit, il avait été adopté par le révérend G. Packenham

Despard et, dès l'âge de treize ans, emmené par lui aux Malouines. Thomas avait seize ans lors du massacre de l'*Allen Gardiner* en baie de Wuluaia. Il n'en avait que dix-neuf lorsque Despard regagna l'Angleterre et lui confia la direction de la mission de Keppel où séjournent de nombreux indigènes. Au contact d'un jeune couple — Okoko et Gamulena — il découvre alors la conjugaison de l'idiome yaghan, clef de voûte de la compréhension et de la pratique de la langue. C'est lui qui, en mars 1863, lors du premier retour à Wuluaia, baptisé "Voyage du pardon", interpelle dans leur langue, du haut du pont de l'*Allen Gardiner* les tribus stupéfaites, et jusque là demeurées dans l'attente et dans la crainte d'un châtement. Il avait alors vingt ans. Six ans plus tard il était ordonné et chargé de la première mission en Terre de Feu à Ushuaïa.

Il s'y fixa dès janvier 1870 et y demeura trente-et-une années. Aussi connu pour son zèle apostolique que pour ses qualités de chercheur, d'écrivain, de marin et d'explorateur, ses talents de linguiste auraient suffi à sa gloire. Le premier et le seul, il sut assimiler les difficultés d'une langue non écrite, puis la transcrire après en avoir établi scientifiquement l'alphabet phonétique. Il en précisa les règles de grammaire et en établit un dictionnaire qui



Deux soldats du *Philippeaux* en compagnie d'un groupe de Fuégiens dont on voit ici la hutte partiellement recouverte de peau. Aquarelle illustrant la relation manuscrite du voyage de Gouin de Beauchesne.



Le phare d'Ushuaïa devant les monts Martial.

connut d'étranges vicissitudes : il le présenta, en effet, au médecin d'une expédition antarctique belge, le D^r Cook, qui, d'enthousiasme, proposa, lors de son escale de retour, de l'emporter en Angleterre pour publication. Ce qu'il tenta... sous son propre nom ! Le manuscrit fut ensuite édité par les héritiers de Bridges. Un exemplaire est exposé au musée d'Ushuaïa et au British Museum. Cet ouvrage introuvable a été récemment réédité par l'épouse de Tony Goodall, à Harberton, auprès de qui on peut se le procurer.

L'imprévisible richesse de cette langue a étonné plus d'un chercheur. Braun Menendez écrit à ce sujet : "Il semble incroyable, tant cela tient du paradoxe, que cette race primitive si pauvre en ce qui concerne l'habitation, l'alimentation et le vêtement,

totale ment dépourvue d'art, d'industrie et de n'importe quelle autre forme de culture ait pu, en revanche, posséder une langue si riche." Le même auteur attribue cette "opulence linguistique" au type même de vie des Yaghans, contraints, de génération en génération, par la rigueur du climat, la persistance des intempéries et la longueur de la nuit hivernale polaire, à d'interminables palabres autour du feu.

Il n'est pas sans intérêt de relever à ce sujet les méprises dont Darwin et Fitzroy eux-mêmes furent les victimes. Lors de leur premier retour vers l'Europe avec les quatre otages fuégiens, ils s'étonnent de la pauvreté de leurs échanges et de leur vocabulaire, mais ils n'ont pas réalisé qu'ils étaient d'ethnies différentes : Jemmy Button, acheté sur la côte Nord de l'île Nava-

rin est yaghan, et les trois autres capturés à la hauteur du cap Désolation sont alakalufs. Ils les pressent de questions, et déduisent de leurs réponses qu'ils sont cannibales, ce que démentent tous les témoignages ultérieurs.

Déjà, Darwin avait affirmé : "La langue de ce peuple mérite à peine le nom de langage articulé." Mais, sur les deux cents mots que Fitzroy et lui ont relevés et traduits, cent vingt sont faux ! Il baptise "Tekénika" une baie de l'île Hoste parce qu'il croit que les indigènes l'appellent ainsi, alors que ce mot veut dire : "J'ai beaucoup de mal à voir quelque chose !..."

Quelques années plus tard, le dictionnaire yaghan-anglais de trente-deux mille mots établi par Bridges révèle non seulement l'étonnante richesse, mais la subti-



lité d'une langue où le mot n'existe pas en soi, mais tire son sens du discours lui-même, c'est-à-dire du rapprochement des termes dans la phrase et de son intonation.

Un peuple décimé

Pourtant, en dépit de son attachement pour le peuple yaghan et sa langue, Bridges démissionne en 1887, quitte Ushuaïa et vient s'installer à Harborton. Certains ont expliqué ce brusque départ par le découragement qu'il aurait finalement éprouvé à ne jamais découvrir dans la langue indigène un seul terme qui signifiait "Dieu". Mais comment accorder un crédit réel à une telle explication concernant un homme qui avait consacré trente années de sa vie au peuple yaghan et trouvé dans

le génie de sa langue les possibilités de traduire l'évangile de saint Jean, de saint Luc, ainsi que les Actes des apôtres ? Ne faut-il pas plutôt s'en tenir aux motifs invoqués par Bridges lui-même : disproportion entre les frais considérables pesant sur la société et l'amenuisement de la mission, et surtout diminution dramatique du nombre des Yaghans, laissant prévoir leur disparition ?

Les chiffres, à cet égard, sont probants. En 1884, les Onas de Terre de Feu comptaient environ deux mille âmes, réduits à huit cents autour de 1900, et moins d'une dizaine ces dernières années. Les Alakalufs, estimés à quatre mille à la fin du siècle, n'étaient plus qu'une centaine lors de leur regroupement à Puerto Eden. Ils ont aujourd'hui totalement disparu.

Quant aux Yaghans, lors de son voyage de 1828-1830, Darwin en avait fait une estimation aux alentours de trois mille individus, chiffre qui était demeuré à peu près le même lors du "Voyage du pardon" du jeune Bridges à Wuluaia, mais qui avait dramatiquement chuté de moitié lors de son retour l'année suivante, en 1863 ! L'expédition de la *Romanche*, en 1884, procéda aussi avec l'aide de Bridges à un recensement précis, aboutissant à un total de 949 Yaghans, dont 277 hommes, 316 femmes et 356 enfants. Mais dès l'année suivante, une terrible épidémie de rougeole réduisit ce total de moitié et la dernière estimation précise, celle du révérend Gusinde, les ramena au nombre de quarante-trois. Aujourd'hui, la plupart des quelques Yaghans regroupés à Ukika sont métissés, sauf, parmi eux, quatre femmes qui ont connu la vie nomade des canaux (1).

Les causes d'une telle disparition tiennent pour une part au défaut d'immunsation des indigènes, tôt décimés par les maladies microbiennes importées : rougeole, variole et grippe, sans compter les effets dévastateurs de la tuberculose et de la syphilis. Elles sont liées également à la disparition du mode de vie traditionnel, à la destruction profonde entraînée par le regroupement, la sédentarisation et la chute démographique. Le chasseur nu des canots puisait l'énergie vitale nécessaire à sa survie dans une lutte permanente contre les éléments. Il s'y était adapté. Mais confiné, habillé, entretenu, livré à l'inaction, à l'alcool et à tous les déséquilibres engendrés par notre civilisation, il ne put que déperir.

(1) Ces derniers indiens vivants ont permis à Mme A. Chapman, ethnologue, d'obtenir maints renseignements de premier intérêt. Elle a pu ainsi recueillir le témoignage d'une Yaghane, aujourd'hui disparue, qui, petite fille, se trouvait en baie Orange lors de l'arrivée de la *Romanche* et qui racontait que tous les membres de la tribu avaient pris les marins aperçus sur le pont du trois-mâts français pour des cormorans.

Ushuaïa

A notre tour nous quittons Harborton et voyons s'estomper l'estuaire dans notre sillage. Au sommet d'un tertre herbu, qui domine le site, un bois touffu, témoignage de ce qu'était la région avant sa découverte, enclôt l'émouvant cimetière de la communauté : les tombes yaghanes y côtoient celles de la famille Bridges. Tout proche, un wigwam reconstitué atteste les liens fraternels qui unissaient les indigènes à leur ancien pasteur.

Après une nuit au mouillage devant le poste militaire de Puerto Almanza, sur la côte argentine de la Terre de Feu, nous mettons le cap sur Ushuaïa, terme de notre périple. Nous progressons péniblement contre un fort vent d'Ouest qui nous oblige à tirer des bords. Le calme transparent de Picton et d'Harborton a cédé la place au maître incontesté des lieux : le vent. Après une série de williwaws, entraînant de successifs coups de gîte, celui-ci a rapidement atteint la force 7 et levé un sévère clapot.

La visibilité est réduite et ce n'est pas sans peine que nous doublons les deux îlots qui ferment la rade d'Ushuaïa au Sud et portent les prénoms des deux fils de Thomas Bridges, fondateur de la ville.

Vers le milieu de l'après-midi, nous mouillons enfin dans la rade de cette cité dont quelques petites maisons en bois, de couleur vive, rappellent la période encore proche des pionniers.

Nous avons réalisé la plus grande partie de notre programme mais cette région extrême était loin de nous avoir livré tous ses mystères. Punta Solitaria, cap Anxieux, cap Expectation, baie Storming, île du Labyrinthe, île Desolation... tous ces noms évoquaient étrangement l'abandon de ce pays aujourd'hui livré à sa propre mémoire dans la succession de ses grèves silencieuses, de ses forêts inextricables et de ses sommets inviolés. ■

Bibliographie : W.C. Schouten, *Novi freti a parte meridionali freti magellanici in magnum mare australe*, Amsterdam, G. Jansoniun (1619). Sr de Labat, *De Beauchesne. Description des terres vues pendant le voyage, 1699-1700-1701*, (manuscrit), Service historique de la Marine. L.A. de Bougainville, *Voyage autour du monde par la frégate la Boudeuse et la filie l'Étoile, 1766-1769*, éditions La Découverte (1985). James Cook, *Relations de voyage autour du monde, 1776-1780*, éditions La Découverte (1987). Charles Darwin, *Voyage d'un naturaliste autour du monde, 1831-1836*, éditions La Découverte (1985). *New light on Drake*, traduit et publié par Zelia Nutall, Hayklut Society, n° 34 (1914). Vice-amiral Robert Fitzroy, *Narrative of the surveying voyages of His Majesty's ships Adventure and Beagle between 1826 and 1836*, 3 vol., H. Colburn, Londres. Cap P.P. King, *Instructions nautiques sur les côtes de Patagonie*, traduit de l'anglais par M. Darondeau, Paris, Imprimerie royale (1835). L.F. Martial, *Mission scientifique du cap Horn, 1882-1883*, 8 vol., Gauthier-Villars (1884-1891) (tome 7, Dr. Hyades, Anthropologie). J. Slocum, *Seul autour du monde sur un voilier de 11 mètres*, éd. Chiron, 8^e édition (1987). Cdt Bernicot, *La croisière d'Anahita*, éd. Aux amis de la mer (1957). M. Gusinde, *Die Feuerland Indianer*, éd. Anthropos (1937). M. Gusinde, *Los indios de Terra Fuegia*, tome 2 : *Los Yamana*, Centre argentin de ethnologia americana, Buenos Aires (1982), (seule édition encore disponible). L. Bridges, *Utmost part of the earth*, Century travellers, Londres (1987). A. Braun Menendez, *Chroniques australes*, Gallimard, Paris (1961). D. Moore, *Floas of Tierra del Fuego*, Anthony Nelson (1983). B. Imbert, *En Terra de Feu, in Navigation*, pp. 381-405, n° 143 (juillet 1988).