

TRAVERSEE DU DETROIT DE MAGELLAN ET PASSAGE DU CAP HORN EN 1935

Embarqué comme radiotélégraphiste à bord du croiseur école Jeanne d'Arc, durant sa croisière 1935-1936, j'ai eu la chance tout d'abord en allant à Valparaiso de traverser le détroit de Magellan en Décembre 1935, puis, au retour, de doubler le cap Horn la nuit de Noël.

1- Le détroit de Magellan :

Ce détroit peut être divisé en deux tronçons : le premier, de l'entrée côté Atlantique (Cap des Vierges) jusqu'au Cap Froward situé à mi-route ; le deuxième, du Cap Froward à la sortie du détroit côté Pacifique (Cap Pilar à l'extrémité nord de l'île de la Désolation).

- *Dans le premier tronçon, on a nettement l'impression d'être dans un détroit de grande (30 à 50 km) à moyenne (10 à 15 km) largeur. Côté Nord (continent) tantôt on longe de longues et assez hautes falaises nues ou des parties beaucoup plus basses également nues et très déchiquetées, tantôt on passe devant un glacier (type " mer de glace ") qui va se fondre dans l'eau. C'est un spectacle grandiose et saisissant et sans bruit à part celui de quelques groupes de morses se prélassant au soleil d'été dans les parties basses de la côte.*



Toujours la partie large du détroit.

B. Nalbone, 1935

Dans ce premier tronçon, nous avons fait escale à Magallanes (autrefois Punta-Arénas). A cette époque là, c'était une accueillante petite ville d'environ 28 000 habitants, très aérée avec quelques larges avenues parallèles coupées à angle droit par des rues. Plusieurs café-restaurants, 4 ou 5 hôtels, un cinéma, ville calme, très peu d'autos (1935 !), parfois quelques curieux et forts jolis petits attelages avec des lamas .



Magallanes, vue générale en 1935.

Le port avait une certaine activité. Exportation de grandes quantités de laine de mouton, de charbon (600 t/mois). Autres commerces : fourrures (renards et renards bleus, or, bois, cuivre, marbre). A cette époque, toute la région de Magallanes comportait 45 000 habitants.

- *Pour le deuxième tronçon, là le décor est nettement différent. Tout d'abord, alors que dans le premier tronçon, une première partie a une direction sud-ouest, puis une deuxième partie nord-sud, ce deuxième tronçon a une allure rectiligne nord-ouest sur toute sa longueur.*

Ici le détroit se rétrécit nettement et de plus il est parsemé d'îles et d'îlots qui rétrécissent encore les passages et rendent la navigation plus difficile. Autres différences avec le premier tronçon, les côtes bien que montagneuses sont pleines de verdure (herbes et arbustes). Le spectacle, quoique différent est également saisissant, car, non seulement les côtes sont généralement élevées, mais les îles et même les îlots vous impressionnent par leur proportion hauteur/diamètre. Dans ces parages, les eaux étant tranquilles, on dirait des cônes de verdure surgissant d'un immense lac, entre lesquels il faut naviguer, alors qu'ils masquent l'horizon.

Enfin, ici, on a l'occasion de voir les Fuégiens pratiquer à bord de leurs petites embarcations, la chasse et la pêche. Ces barques, de cinq à six mètres de longueur, profondes car ils ont beaucoup de choses à bord, sont leur second habitat, le premier étant leur hutte sur terre. Ces barques emmènent le père, la mère, quatre ou cinq enfants dont souvent un tête encore, et puis trois ou quatre chiens et encore du bois. En effet, au centre de la barque il y a un petit foyer toujours entretenu du fait qu'ils partent pour plusieurs jours et ils font donc cuire les poissons pêchés et de gros oiseaux abattus avec les arcs et flèches. C'est là que les chiens ont leur rôles car ils ramènent les flèches et les oiseaux.



**On embarque tout dans la barque
des Fuégiens !
(B. Nalbone, 1935)**

Poursuivant notre route, nous avons mouillé pour la nuit devant la " Baie de Fontesquiou ", puis le lendemain quelques heures devant le " Havre Hotter " et le surlendemain nous avons mouillé devant le " Havre-Molineux ". Du bord, nous avons aperçu durant ces trajets, les huttes des Fuégiens installées sur quelques morceaux de terrain plat le long des côtes, groupées par deux ou trois, et souvent distants de plusieurs km entre eux.

A chaque arrêt, une ou deux barques de Fuégiens, venaient le long du bord, et le Fuégien montait à bord, nous faisait comprendre si nous pouvions leur donner

nourriture, vêtements... en nous offrant des peaux de pingouins ou des oiseaux empaillés. Généralement, on leur laissait leurs offres et leur donnions beaucoup de choses : viande congelée, boules de pain, caisses de pâtes, boîtes de confiture, de vieux vêtements militaires, des cordages, des toiles, et bien d'autres choses utiles... Ils repartaient heureux en nous faisant comprendre leurs remerciements.



**Un Fuégien, sa famille et ses chiens viennent nous rendre visite.
Ils repartiront chargés de nourriture, de vêtements,
d'outils, de cordages et bien d'autres choses utiles.
(B. Nalbone, 1935)**

*L'occasion m'a été donnée de revoir une de ces familles dans leur hutte .
Certes leur vie est très dure et encore je ne l'ai vue qu'en été ; ils ne sont pas instruits (ce sont toujours mes notes prises en 1935), mais sont loin d'être dénués d'intelligence et pour certains de philosophie (sans le savoir), car s'ils refusent leur intégration dans les zones dites civilisées, dont ils ont heureusement quelques connaissances, c'est qu'ils doivent apprécier leur vie naturelle (je n'ose dire leur bonheur). Ils connaissent l'argent, mais n'en possède pas.*



**Une autre visite
(B. Nalbone, 1935)**

et n'en veulent pas. Ils ne chassent et pêchent que ce dont ils ont besoin pour vivre en famille, ils font parfois du troc, c'est tout et donc respecte la nature. Rechercher la nourriture, manger, aimer, assurer l'habitat, dormir, élever les enfants (je dis bien " élever " et non " nourrir "), quelques distractions enfantines peut-être et voilà. Certes, il y a une certaine mortalité infantile non négligeable, mais j'ai l'impression qu'elle est acceptée, non sans douleur bien sûr, et cela depuis le nuit des temps.



B.Nalbone , 1935

Après notre appareillage du " Havre-Molineux ", nous avons poursuivi notre délicate navigation. Comme je l'ai dit plus haut, le rétrécissement du détroit, la présence de toutes ces îles et îlots rendent la navigation plus difficile voire dangereuse. D'ailleurs, nous avons vu plus d'une dizaine de cargos échoués, souvent dans des positions acrobatiques sans parler de ceux qui ont franchement coulé. Plus tard, j'ai eu l'occasion d'apprendre que ces échouages étaient parfois volontaires, questions d'assurance, car les expertises à cette époque étaient difficiles et hors de prix !



**Après le Cap Froward
(situé vers le milieu du détroit),
mouillage à Port-Molineux (lieu-dit désert)**

B. Nalbone, 1935

2- Quelques compléments historiques

- *Concernant la période depuis la découverte de la Patagonie à 1920 : Celui qui devait fournir le plus de renseignements utiles sur la navigation dans les détroits fût Sarmiento qui en outre essaya d'établir une forteresse au milieu des détroits et fonda la petite ville de " Port San Felipe ". par la suite ayant été obligé d'abandonner la petite colonie pour l'exécution d'autres missions, les habitants de la petite ville finirent par mourir de faim et de froid, ce qui a justifié le changement de nom de la ville en " Fort Famine ". En 1766, notre grand navigateur Bougainville a contribué à enrichir nos connaissances sur le Détroit de Magellan lorsqu'il le traversa à bord de " La Boudeuse ". L'explorateur Cook a lui aussi largement contribué à la connaissance de ces terres.*
- *Période des années 1920 et 1930 : A la fin des années 20, La Patagonie comptait 115.000 habitants soit 1 habitant pour 10 km². C'est une population cosmopolite (Europe et Amérique). L'ensemble des grandes propriétés et du commerce était concentré, toujours dans les années 20-30, entre les mains de quelques familles qui avaient pour noms : Menendez, Braun, et Blanchard (Français).*

A cette époque, il n'y avait pas de routes goudronnées mais des pistes en terre dure. En 1920, il y a eu de fortes grèves à caractère révolutionnaire qui ont ravagé la Patagonie argentine. Des bandes pillaient et incendiaient les " estancias " et prenaient des otages. C'est une répression sanglante de la cavalerie argentine qui mit fin à ces désordres et ramena le calme et la sûreté.

Toujours dans les années 20-30, on y rencontrait encore quelques Indiens, menant une vie demi-sauvage, mais ayant quelques connaissances de la vie civilisée. Ce sont des descendants des Fuégiens, c'est à dire des Onas, Alaca, Oufs, Yagans qui peuplèrent " La Tierra del Fuego " et les îles de l'archipel du Cap Horn.

3- Le passage du Cap Horn

Ah ce cap Horn ! Combien en rêvent ? Avoir ces deux privilèges : voir ce fameux Cap Horn et en même temps assister à ces ancestrales tempêtes, admirer non sans peur, ces monstrueuses vagues qui s'entrechoquent en provoquant d'effrayants rugissements, conséquence de terribles vents qui soulèvent et fragmentent l'écume sans cesse renaissante de ces vagues...

- **Le Cap Horn** : *Personnellement, j'ai donc eu le privilège de voir le Cap Horn au cours de la soirée du jour de Noël 1935 (eh oui !). A cette époque de l'année on entre dans l'été au moment où les jours sont les plus longs. On y voit encore à 22h et dès 3h du matin, le jour se lève.*

Nous venions de doubler le faux cap Horn et peu après nous avons aperçu, par bâbord, et de profil, notre vrai Cap Horn. C'est vers 22h que nous l'avons doublé et c'est à cet instant précis qu'il m'a été donné de le voir ainsi, d'un seul coup !

Quelle masse imposante ! quelle structure majestueuse ! J'ai trouvé ce rocher fascinant. Je suis resté longtemps à le regarder, l'admirer, sans bouger. Ce " colosse ", dont aucune mythologie ne parle, concrétise la fin du " Monde Nouveau ". Il est là, toujours là, il résiste, semblant protéger tout ce vaste continent de 14000 km de long situé derrière lui. Vu à quelques milles de distance, il a une forme sensiblement triangulaire dont le sommet se situe à environ 450 m au dessus de la mer. Ses coordonnées géographiques sont : longitude : 67° est ; latitude 56° sud. Et puis, j'ai pris une de nos grosses paires de jumelles marine afin de le scruter. Evidemment, je n'ai décelé aucune maison ou même cabane, aucun sémaphore ou phare. Cela se comprend, vu le peu de bateaux qui passent par là (c'était en 1935 !) ; ces bateaux avaient la possibilité, suivant leur destination et leur jaugeage de passer par le canal de Panama, le Détroit de Magellan ou encore le canal de Beagle situé entre le Détroit de Magellan et le Cap Horn. C'est sur le bord nord de ce canal qu'est situé le village d'Ushuaia qui appartient à l'Argentine.

- **La mer** : *Hélas, pour ce qui est de la tempête, je n'ai pas eu l'occasion d'avoir de frayeurs*

en doublant le Cap car la mer n'était que peu agitée. Décevant n'est-ce pas ! Il est dit dans plusieurs ouvrages, que trois ou quatre jours par an seulement, cette région présente une mer calme ou peu agitée. Donc, ce 1% de chance nous l'avons eu. En fait, je le regrette étant donné que c'était sur la Jeanne d'Arc et non sur un petit voilier ; ce bâtiment fait 170 m de long, jauge 6600 tonnes, a un tirant d'eau de 5,70 m, il pouvait donc affronter une bonne tempête, quitte à donner à manger aux "petits poissons". Nous étions partis le 20 Décembre de l'île Juan Fernandez (l'île de Robinson Crusoe), situé à 360 milles à l'ouest de Valparaiso, par une mer fortement agitée et avons mis le cap sur...le Cap Horn et avons 1450 milles environ à parcourir. Le surlendemain les vents ayant forci, la mer n'a pas tardé à grossir ; de belles vagues d'une cinquantaine de mètres de long et quelques mètres de hauteur, de bonnes lames de fond. C'était le 23 Décembre, le programme des réjouissances de fin d'année avait donc l'air de se mettre en place !. La journée du 24 fut sensiblement identique. L'aumônier du bord a pu dire sa messe de minuit et avons peu après fait notre réveillon.

Le Cap Horn est souvent appelé : le "Cap des Tempêtes". Pourquoi ces tempêtes si fortes en cette zone ? Il faut remarquer que dans ces régions australes, vers le 30 ème parallèle, il y a dans le Pacifique et dans l'Atlantique ainsi que dans l'océan Indien d'énormes masses d'air se renouvelant sans cesse, qui déterminent des centres de hautes pressions atmosphériques (765 mm, zone anticyclonique A). Or, plus on descend vers le Sud à partir de ces zones A, plus la pression atmosphérique diminue : 760 mm sur le 40 ème, 748 mm entre les parallèles 55 et 60 (zone du Cap Horn); d'où naissance de vents de plus en plus violents (9 à 12 Beaufort). Ces vents à partir des zones A prennent d'abord une direction Sud-Est, puis Ouest-est et ce toute l'année et dans la même direction.

Pour ce qui est des courants marins, ils sont pour ainsi dire permanents et eux aussi toujours dans le même sens Ouest-Est (il n'y a pas de contre-courant).

Il est possible aussi que le rétrécissement, au passage du détroit de Drake, entre le Cap Horn et le nord des Iles Shetland du sud, ait un effet réfléchissant sur les vagues qui l'abordent. Ces vagues peuvent alors s'entrechoquer, ne pouvant plus suivre le rythme de translation qu'elles ont dans le Pacifique ou l'Atlantique.

Je reprends notre parcours. Dans la matinée du 25 décembre, les vents et donc les vagues diminuèrent d'intensité. Evidemment, le retour au calme fait toujours plaisir ! Cet état de choses se confirmait dans l'après-midi. Progressivement nous approchions du Cap Horn, et nous n'osions croire que nous allions le doubler comme ça, " les mains dans les poches ". Nous nous demandions si en arrivant nous n'allions pas subir un coup de tabac, autrement dit, nous étions inquiets, mais... inutilement inquiets, car peu de temps après, virant de bord et prenant progressivement le cap à l'Est, et toujours avec une mer qui n'était que peu agitée, nous sommes passés devant lui, tout comme dans une revue navale on passe devant le navire amiral. Dommage que nous ne pouvions acheter, à bord, de billets pour la Loterie nationale !

Peu de temps après nous étions déjà loin ; d'ailleurs la nuit venant nous ne pouvions plus le distinguer, il s'est fondu dans la nuit comme un fantôme.

Adieu Cap Horn ! je ne t'oublierai jamais.

Addenda : *J'ai donc passé le Horn, mais je suis loin de me considérer comme " CapHornier ", même si les conditions pour avoir ce titre ont été fortement édulcorées. Disons que dans la hiérarchie CapHornière, je pourrais avec protection, recevoir le titre de " Pigeon du cap Horn ".*

Fait à Toulon, Juillet 1999.

Benoist NALBONE

