

Libretto

DU MÊME AUTEUR

L'Expédition du Kon-Tiki, Phébus, 1985 ; Libretto, 2002.

Aku-Aku, Le Secret de l'île de Pâques, Libretto, 2005.

THOR HEYERDAHL

EXPÉDITIONS RÂ

Traduit du norvégien
par ÉLISABETH et CHRISTINE EYDOUX

libretto

Titre original:
The Ra expeditions

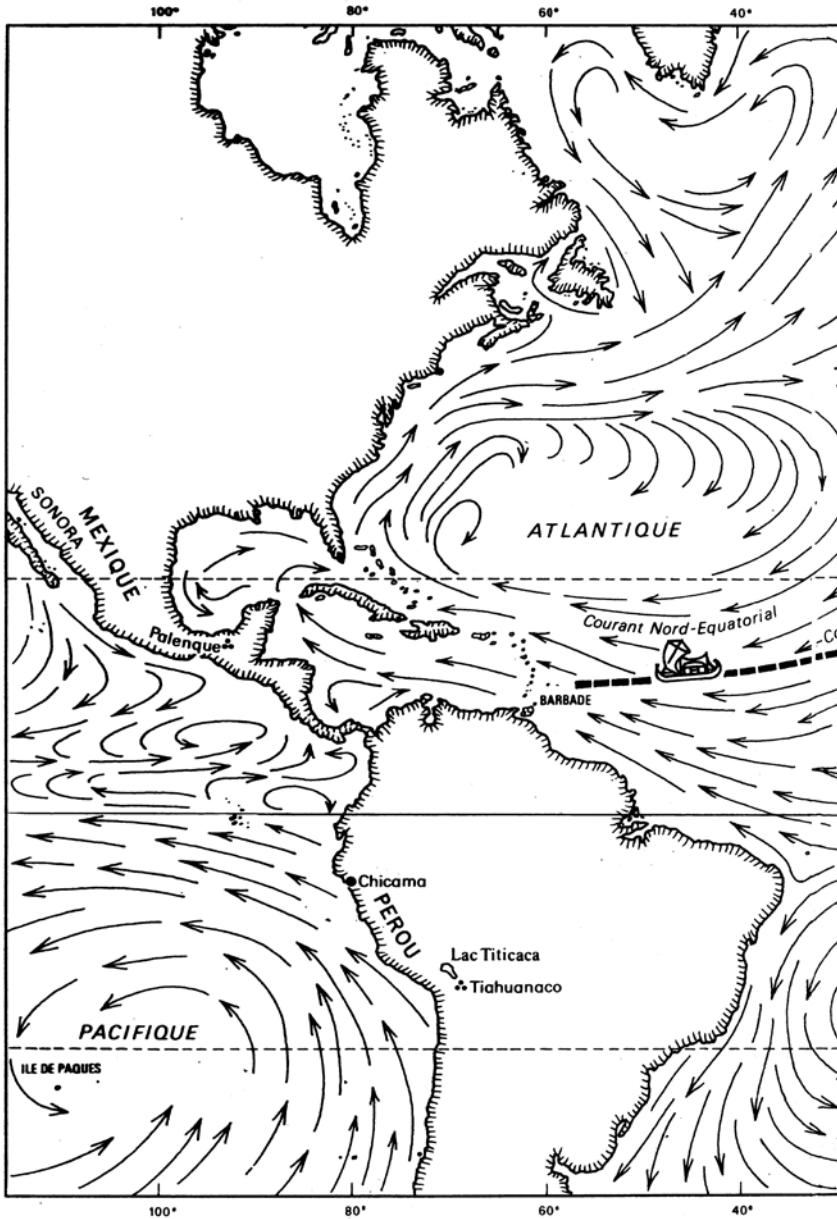
© Gyldendal Norsk Forlag AS 1970 [All rights reserved.]

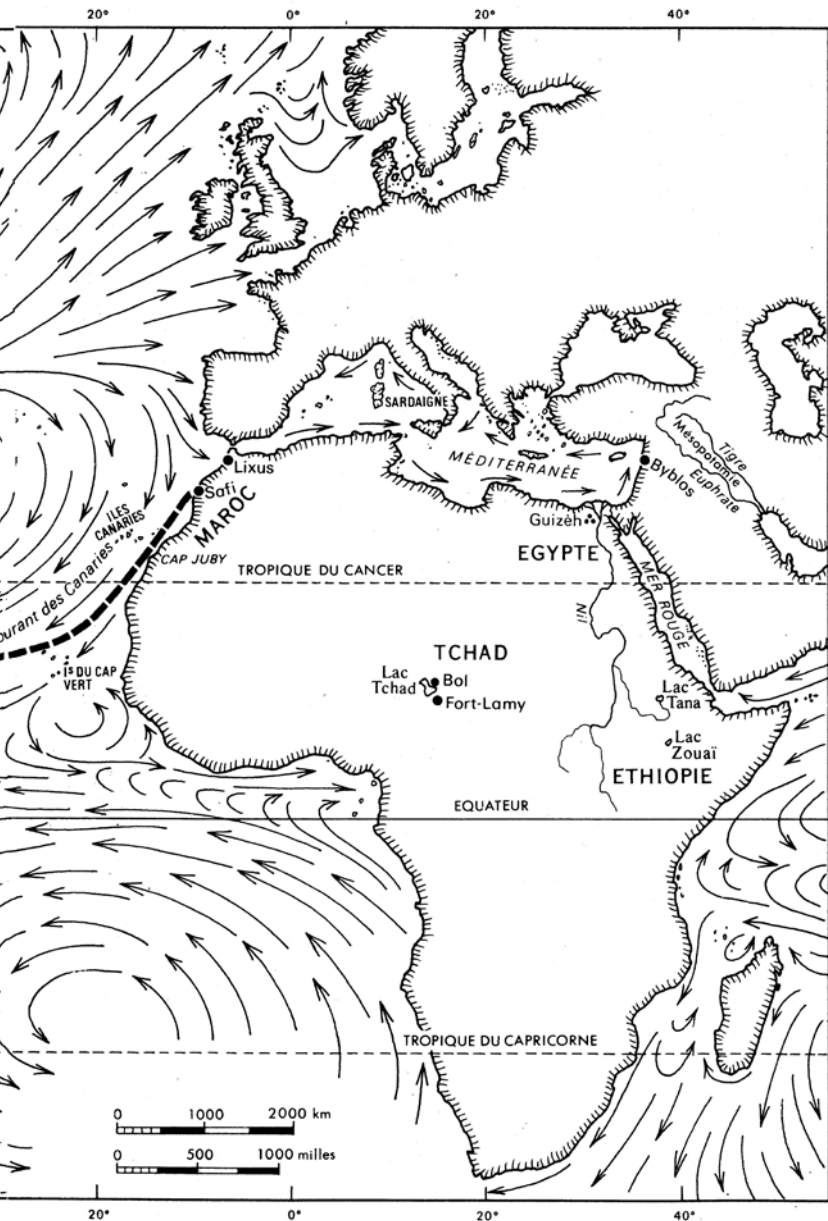
Première édition publiée par Les Presses de la Cité en 1970.

© Libella, Paris, 2023 pour la traduction française
dans la présente édition.

ISBN: 978-2-36914-836-4

À Yvonne





I

Deux réponses à une énigme sans solution

Un roseau qui oscille au vent. Nous le cueillons.

Il flotte. Il peut porter une grenouille.

Des milliers de roseaux qui se courbent sous le vent. Le long de la rive, un champ entier, aux ondulations verdoyantes.

Nous les coupons. Nous les lions en bottes, que nous attachons les unes aux autres. Elles flottent. Nous y prenons place : un Russe, un Africain du Tchad, un Mexicain, un Égyptien, un Américain, un Italien et puis moi, qui suis norvégien, sans oublier un singe et une quantité de volailles caquetantes.

Nous allons partir en Amérique. Pour le moment, nous sommes en Égypte. Le vent du désert souffle, desséchant.

Abdullah m'assure que les roseaux flottent. Je lui réponds que l'Amérique est loin. Il pense que, en Amérique, la peau noire est mal vue. Je lui affirme qu'il se trompe.

Il ignore où se trouve l'Amérique, mais il pense qu'on peut y arriver si le vent souffle dans la bonne direction. Nous sommes en sécurité sur les roseaux, tant que tiennent les cordes qui les nouent. Tant que les cordes tiennent, insiste-t-il. Mais vont-elles tenir ?

Quelqu'un m'a secoué par l'épaule, pour me réveiller.

C'était Abdullah. Il est 3 heures, a-t-il dit. Nous allons reprendre le travail. La toile de la tente était brûlante de soleil. Je me suis assis, clignant les yeux pour regarder à l'extérieur. Le soleil sec, violent et aveuglant du Sahara m'accable. Ce soleil, toujours ce soleil! L'étendue de sable surchauffé va à la rencontre de ce que le bon Dieu a fait de plus bleu : le ciel sans nuage qui, au soleil de l'après-midi, forme sa voûte sur un univers gris-or.

Une rangée de trois grandes et de deux plus petites pyramides se dressent vers le ciel comme des dents de scie. Elles se dressent là, depuis des millénaires, immobiles et immuables. Posé devant elles dans un léger creux se trouve un objet sans âge qui a pu être construit aussi bien hier qu'il y a cinq mille ans : un bateau, une sorte d'arche de Noé, échoué dans le désert, loin du bruit des vagues, loin des roseaux qui l'ont engendré. Que peuvent bien mâchonner les deux chameaux qui se trouvent aux alentours? Peut-être des brins du bateau même, du « bateau en papier ». Car celui-ci est fait de papyrus. Les tiges dorées ont été rassemblées en bottes et façonnées en forme d'embarcation, avec la proue et la poupe relevées en demi-lune, vers le ciel.

Abdullah était déjà en route pour le chantier. Deux Bou-doumas, noirs comme du charbon, grimpaient à bord, pendant que les Égyptiens, aux vêtements colorés, leur apportaient d'autres bottes de tiges de papyrus. Il y avait beaucoup à faire, et Abdullah criait : *Bot! Bot!* – ce qui voulait dire : « Encore des tiges! »

Je sortis dans le sable chaud, titubant comme si je me réveillais après un sommeil millénaire. Après tout, c'était pour moi qu'ils travaillaient tous. J'avais conçu l'idée absurde de vouloir remettre en vigueur la construction d'un type de bateau que le pharaon Chéops et les siens

avaient eux-mêmes commencé à délaisser lorsqu'ils firent bâtir les pyramides.

L'univers autour de nos tentes n'était que sable. Du sable chaud, des pyramides, encore du sable et d'énormes tas de roseaux séchés au soleil. Des tiges de papyrus cassantes et faciles à enflammer, que des hommes apportaient sans cesse vers les deux Noirs, couleur de réglisse, qui étaient assis sur le bateau en construction, serrant des cordes en se servant à la fois de leurs mains, de leurs dents et de leurs pieds nus. Ils fabriquaient un bateau en papyrus. Dans leur langage – celui des Boudoumas –, c'était un *kaday*, et ils connaissaient parfaitement leur métier. Leur habileté à nouer les cordes autour des tiges était bien celle de professionnels exercés.

Les gens de l'Institut de papyrus, dans la vallée du Nil, parlaient d'un «bateau en papier». En effet, leur travail consistait, quant à eux, à faire tremper des roseaux dans l'eau, puis à les frapper en vue d'en faire du papier. Ils montraient ainsi aux touristes et aux spécialistes la matière dont s'étaient servis les plus vieux scribes du monde.

Le roseau de papyrus est une tige à fleur souple et onctueuse, qu'un enfant peut plier. Séchée, elle casse comme une allumette et brûle comme du papier. Par terre, devant moi, j'avais une tige de papyrus tournée en spirale et cassée en plusieurs morceaux. Un vieil Arabe l'avait jetée là le matin même, après l'avoir triturée avec ses doigts. Plein de mépris, il avait craché dessus et déclaré :

– Comment voulez-vous disposer un mât sur une telle chose, alors qu'on ne pourrait même pas y enfoncer un clou?

Ce vieillard, un constructeur réputé de bateaux, était venu de Port-Saïd pour s'engager par contrat à faire le mât et les agrès de notre bateau. Il eut un sursaut d'indignation et, d'emblée, il prit le premier car de retour vers la côte. Est-ce que nous nous moquions de lui, brave artisan? Ou les gens

de notre époque ignoraient-ils les notions les plus élémentaires pour construire un bateau? Inutile de lui expliquer que bon nombre de bateaux de ce genre se trouvaient peints dans les chambres funéraires des pyramides. Il répondait qu'il y avait également des images d'hommes à tête d'oiseau et des serpents ailés. N'importe qui, objectait-il, pouvait voir qu'un roseau était une souple tige à fleurs, dans laquelle on ne pouvait planter ni vis ni clous. Un tas de foin. Un «bateau en papier». «Je m'en vais, merci», conclut-il.

Telle était la situation. Le bateau avait naturellement besoin d'être mâté. Nos trois amis noirs venus du Tchad, au cœur de l'Afrique, affirmèrent, quant à eux, que cet artisan égyptien n'y connaissait rien, et qu'il n'avait jamais dû voir un vrai *kaday*, toujours fait en roseaux. Il est vrai qu'eux-mêmes ne connaissaient pas de *kaday* avec des mâts, mais, après tout, ceux-ci étaient-ils bien utiles puisqu'on pouvait se servir de pagaies pour avancer? Le lac Tchad, si grand, ne pouvait pas être plus petit que la mer. Sans se laisser troubler, ils continuèrent impassiblement à rassembler les bottes de papyrus. C'était leur spécialité. L'Arabe de Port-Saïd n'était qu'un prétentieux, peu civilisé, qui ne connaissait pas de *kaday*.

Retournant à la tente, je sortis de mon sac des croquis et des photos de fresques et de modèles de l'antique Égypte. Les bateaux en papyrus avaient été faits sans clou ni chevilles. Par-dessus des bottes de roseaux était placé un plateau de bois, large et épais, que l'on attachait avec des cordes. Le mât était ensuite encastré dans ce bloc de bois et bien étayé. Laisant ces illustrations, je me suis allongé sur un tas de cordes et de toiles pour mieux réfléchir. Dans quelle entreprise m'étais-je donc lancé? Quelle raison avais-je de penser que ce genre de bateau pourrait être utilisé hors de l'embouchure du Nil? J'étais obligé de reconnaître que

mes espoirs étaient beaucoup plus fondés sur une intuition que sur des faits concrets.

Quand j'avais décidé la construction, en bois de balsa, du radeau de *Kon-Tiki*, j'avais des données bien plus solides. Je n'avais jamais vu le moindre morceau de balsa et je n'avais jamais piloté un bateau, encore moins un radeau. J'avais cependant une théorie, bâtie sur des indications valables, d'où découlait une conclusion logique. En effet, avant de construire le *Kon-Tiki*, j'avais lu un gros manuscrit, riche d'indications et, à mon avis, de preuves irréfutables, montrant que les peuples péruviens des plus anciennes civilisations auraient trouvé la voie des îles polynésiennes, y introduisant ainsi, en priorité, leur propre civilisation. Nous savions que notre radeau de balsa était proche du type d'embarcation dont les populations primitives se servaient pour parcourir les mers. J'en avais conclu qu'un radeau de balsa pourrait transporter, du Pérou à la Polynésie, des hommes ainsi que des plantes cultivées. Je n'avais que ces seuls arguments et ils se révélèrent justes.

Cette fois, rien n'était comparable. Certains soutenaient que les Égyptiens avaient manifesté leur influence dans l'Amérique tropicale longtemps avant Christophe Colomb. Je n'avais aucune opinion sur la question, n'ayant de preuve ni dans un sens ni dans l'autre. Cependant, le problème me fascinait, sans que je pusse entrevoir une solution plausible. Dans ce jeu d'énigmes qui se posait aux savants, il manquait trop de pions. Impossible de n'être pas troublé par les écarts chronologiques et par le fait que l'océan est des milliers de fois plus large que le Nil.

À l'origine, les Égyptiens de l'Antiquité ne disposaient que de bateaux en papyrus. Plus tard, ils confectionnèrent de longs bateaux à voiles, faits de planches chevillées et encordées, mal adaptés aux dangers de la haute mer, mais admirablement propres à tous les transports sur le Nil.

À quelques centaines de mètres de ma tente, au pied même de la pyramide de Chéops, mon ami Ahmed Joseph était en train de remonter un des splendides bateaux en bois du pharaon Chéops. Les archéologues avaient, peu auparavant, découvert deux grands navires enterrés de part et d'autre de la Grande Pyramide. Déposés dans de vastes fosses, couvertes d'énormes dalles de pierre, ils s'étaient intégralement conservés. Jusqu'à présent, une seule fosse avait été ouverte, laissant apparaître, entassés, des centaines de morceaux d'épaisses planches en bois de cèdre, en aussi parfait état que lorsqu'elles avaient été enterrées 4 600 ans plus tôt, environ 2 700 ans avant notre ère.

L'archéologue égyptien s'affairait à passer des cordes dans des milliers de petits trous, qui avaient servi, dans le temps, à assembler les éléments avec des cordes de chanvre. Il s'agissait d'un bateau d'environ 43 mètres de long, remarquablement profilé et élégant. Les Vikings ne devaient rien faire de mieux lorsque, quelques milliers d'années plus tard, ils entreprirent de sillonner les mers du Nord, l'Atlantique et la Méditerranée. Une seule chose différenciait les types de bateaux : ceux des Vikings étaient faits pour résister aux grosses vagues, tandis que les bateaux des pharaons n'étaient que des navires de cérémonie, destinés seulement à glisser sur les eaux calmes du Nil.

Le fait que les bois avaient, aux trous des cordages, des marques d'usure prouvait que ce bateau de Chéops avait bien été utilisé et qu'il n'avait pas été uniquement conçu comme une « barque solaire » pour le suprême voyage du pharaon dans l'au-delà. Ce navire ne présentait rien de commun avec les types courants des embarcations du fleuve. Il semblait réunir toutes les qualités qui lui auraient permis d'affronter la mer, et par tous les temps. Cela me donna à réfléchir. Comment un pharaon d'il y a cinq mille ans avait-il pu faire

construire un bateau si perfectionné, à rendre jaloux tous les navigateurs, alors qu'il était destiné seulement à faire face au faible clapotis des eaux du Nil? Ce bateau avait été créé sur un modèle qui ne pouvait avoir été conçu que par des spécialistes originaires d'un pays aux traditions navales affirmées de longue date.

À mon avis, on ne pouvait envisager que cette alternative : ou bien un tel bateau avait été construit par les Égyptiens eux-mêmes, à l'époque où leur civilisation s'épanouissait, s'affirmant en tant de domaines variés : l'écriture, la construction des pyramides, l'astronomie, la momification, la trépanation, etc., ou bien les constructeurs des bateaux des pharaons avaient emprunté leurs techniques navales à l'étranger.

Certains indices me faisaient pencher pour cette dernière hypothèse. L'Égypte n'avait pas de bois de cèdre et ce matériau, employé pour la construction du bateau de Chéops, provenait du Liban. Or, ce pays était celui des Phéniciens, navigateurs accomplis, qui parcouraient la Méditerranée avec leurs bateaux.

Byblos, une des plus anciennes villes du monde, était leur port principal, et on y importait notamment des papyrus d'Égypte. Les courants commerciaux étant importants entre la vallée du Nil et Byblos au temps de Chéops, il est plausible que les constructeurs navals égyptiens aient emprunté aux Phéniciens les modèles de leurs navires.

Nous sommes cependant mal renseignés sur la forme des bateaux phéniciens qui, en tout cas, n'avaient pas l'aspect général des bateaux de papyrus. En outre, il faut souligner que le papyrus ne pousse pas au Liban et que, si on l'y utilisait, on devait l'importer d'Égypte. Or, ce bateau de Chéops était nettement « papyriforme », comme l'étaient les autres grands navires en bois de l'Égypte ancienne, ainsi que nous le montrent les représentations qui nous sont parvenues. Ils

dérivaient du modèle de bateau en papyrus qui présentait toutes les caractéristiques d'un bateau de haute mer. Sa proue et sa poupe se dressaient plus haut que celles des bateaux de Vikings et ils étaient bien faits pour fendre les vagues.

Ce sont les bateaux en papyrus qui avaient ainsi fourni le modèle des bateaux de bois, puisqu'ils apparaissent dès les premiers pharaons, peints sur les murs de leurs chambres funéraires, en même temps que les divinités considérées comme leurs aïeux. Le dieu soleil ou l'homme oiseau, ces ancêtres des légendes, ne figurent pas sur les bateaux en bois du type phénicien, non plus que sur les radeaux ou les embarcations de rivière. Ils sont représentés, par contre, sur des bateaux en papyrus aux extrémités relevées, dont Chéops fit emprunter les formes jusqu'aux moindres détails, telle l'incurvation très particulière de la poupe, surmontée d'un insigne emprunté à la fleur du papyrus.

Pour mener à bien la construction d'un bateau en papyrus tel qu'on en construisait dans l'Égypte antique, il suffisait d'utiliser un couteau capable de trancher les tiges et, d'autre part, des cordes. C'est ce que faisaient, en ce moment, Moussa, Omar et Abdullah au pied des pyramides de Chéops, Chéphren et Mykérinos. Ils fabriquaient un bateau du même type que les navires antiques peints sur les murs des chambres funéraires dont nous étions entourés ici même, sur notre chantier de construction.

Pourquoi ce travail? Que devais-je prouver? Rien en vérité. Je cherchais moins des preuves qu'une solution. Je voulais me rendre compte si un bateau de ce type pouvait tenir la mer. Je voulais savoir s'il était vrai que les Phéniciens avaient dû aller eux-mêmes jusqu'au Nil chercher le papyrus dont ils avaient besoin, étant donné que les Égyptiens, avec leurs bateaux en roseaux, n'auraient pu s'aventurer au-delà du delta du Nil. Je voulais surtout savoir dans quelle mesure les

Égyptiens de la haute Antiquité avaient été des navigateurs et, par cela, vérifier s'ils avaient été capables, avec un bateau en papyrus, de franchir les quelque 400 kilomètres qui séparent l'Égypte du Liban, et – qui sait ? – aller d'un continent à un autre. Un tel bateau pouvait-il atteindre l'Amérique ? J'avais l'ambition d'en tenter l'expérience.

En me lançant dans une telle entreprise, je reposais le problème de la découverte de l'Amérique. À l'école, on apprend couramment qu'elle est due à Christophe Colomb. Mais il ne fut pas le premier à atteindre le nouveau continent. Certes, intelligent et audacieux, il partit vers l'inconnu, persuadé de la rotondité du globe terrestre. S'il marqua un tournant décisif de l'histoire, ce ne fut pourtant pas lui qui découvrit l'Amérique.

Longtemps avant la date fatidique de 1492, un premier homme avait mis le pied sur la terre américaine. Celui-là ignorait le décompte du temps, le calendrier et l'écriture. Ses données géographiques étaient si limitées qu'il ne sut pas qu'il atteignait un continent jusqu'alors inconnu.

Le premier *homo sapiens* arrivant en Amérique avait été un pauvre nomade, vivant de pêche et de chasse, subsistant tant bien que mal, à la façon de ses ancêtres au long des côtes désolées et glacées de la Sibérie arctique. Un jour, il a franchi, à l'est, le détroit de Béring, alors au moins en partie bloqué par les glaces, sans savoir qu'il était le premier à pénétrer sur une terre où, jusque-là, ne vivaient que des bêtes.

Nous ne savons pas par quel moyen il traversa le détroit. Le franchit-il à pied ou dans une quelconque embarcation ? Nous pouvons simplement constater que les premiers habitants de l'Amérique sont venus de l'Asie arctique. Nous savons également que, ignorant le métal et les tissus, ils se vêtaient de peaux de bêtes sauvages ou d'écorces assouplies.

Ils fabriquaient des armes et des outils de pierre et d'os. C'étaient des hommes de l'âge de la pierre.

Personne ne peut dire à quel moment les descendants de ces premiers émigrants se répandirent, en passant par l'Alaska, à travers le continent américain. D'aucuns avancent que le Nouveau Monde fut habité à partir de 15 000 ans environ avant notre ère. D'autres, s'appuyant sur des arguments valables, estiment que ce chiffre devrait être doublé. Tous sont cependant d'accord pour affirmer que le peuplement d'origine est venu des régions arctiques. Ces pionniers, qui vivaient en nomades primitifs et inorganisés, devaient plus tard former de nombreux groupes de peuples disparates, communément appelés « Indiens d'Amérique ».

L'étroit passage qui sépare l'Asie arctique de l'Alaska n'a probablement jamais été complètement barré aux peuples nomades. Bien des trouvailles semblent indiquer que des petites tribus se déplacèrent dans les deux sens entre l'Alaska et la Sibérie. Les îles Aléoutiennes, au sud de la mer de Béring, formaient, entre les deux continents, un véritable pont, accessible à des populations disposant d'un moyen de navigation. De l'Alaska au nord, jusqu'à la Terre de Feu au sud, des générations successives s'établirent dans des igloos, sous la tente, dans des huttes de branchages ou dans des grottes, suivant les zones de climat. Peu à peu se formèrent, à travers l'Amérique, des tribus d'Indiens, très différenciées non seulement par leur aspect physique et leur taille, mais par leur langue et par leur mode de vie.

Lorsque, le 12 octobre 1492, Colomb débarqua à San Salvador, fanion et croix en tête, il fut bientôt suivi de Cortés, de Pizarre et de toute une série de conquérants espagnols. Personne ne songe à lui disputer l'honneur d'avoir largement ouvert aux Européens les portes de l'Amérique. Nous avons seulement une regrettable tendance à oublier qu'il y avait

déjà des milliers de gens sur place pour le recevoir. Sur le continent, derrière les îles où il aborda, vivaient des sociétés organisées et dotées d'une haute civilisation. Leurs savants expliquèrent aux Espagnols qu'autrefois des hommes blancs et barbus étaient venus par la mer et les avaient initiés à tous les secrets de la civilisation. Ils s'attendaient à l'arrivée des Espagnols, car ces lointains porteurs de civilisation avaient promis à leurs ancêtres de revenir.

Cette partie de l'Amérique qu'atteignit Colomb n'était certes plus peuplée de sociétés primitives de chasseurs et de pêcheurs, comme à l'origine. Bien au contraire. Même dans ces régions où les vents alizés et le fort courant avaient conduit les Espagnols, régions dont le climat tropical est le moins stimulant, les envahisseurs trouvèrent des hommes très civilisés, férus d'histoire, d'astronomie et de médecine. Les Américains précolombiens savaient lire et écrire, selon un système qui leur était propre, et ils possédaient des observatoires scientifiques. Leurs connaissances astronomiques et géographiques étonnantes leur permettaient notamment de calculer avec précision les mouvements des astres, l'emplacement de l'équateur, les éclipses, etc. Ils savaient même distinguer les étoiles des planètes. Leur système compliqué de calendrier était sans doute plus juste que celui utilisé en Europe au temps de Colomb. Ils faisaient un décompte exact des ères, l'an zéro des Mayas débutant en 3113 avant J.-C., d'après notre propre calendrier. Leurs médecins pratiquaient la momification et réussissaient des trépanations et des opérations du cerveau, ce qu'ignoraient les praticiens européens encore longtemps après Colomb.

Les Mayas habitaient des villes bien organisées, aux rues régulièrement tracées, dotées d'égouts, avec des marchés, des terrains de jeux, des écoles et des palais. Pas de tentes ou de huttes, mais des maisons construites en briques d'argile

séchées au soleil, comme le font encore aujourd'hui de nombreuses populations méditerranéennes. À côté de ces maisons, des constructions monumentales, aux salles spacieuses, décorées de magnifiques reliefs ou de fresques aux riches couleurs.

Le métier à tisser était d'un usage courant et les Espagnols virent des tapisseries et des vêtements qui, en qualité et technique, rivalisaient avec ce qu'ils avaient dans leur propre pays. Des potiers produisaient vases, plats et toutes sortes de céramiques qu'ils ornaient, d'une main experte, de personnages, d'animaux ou de scènes de la vie courante, dont la qualité artistique pouvait se mesurer avec celle des meilleures productions de l'Ancien Monde. Les pièces d'orfèvrerie, en or ou en argent, atteignaient une telle perfection que les Espagnols n'hésitèrent pas à s'en emparer par les armes. D'énormes pyramides à degrés, des temples à colonnades, de grandes pierres représentant des prêtres rois d'une taille géante, dominaient les cités. Des routes pavées, des aqueducs et des ponts parsemaient le paysage. On trouvait, à perte de vue, des champs en terrasses bien irrigués, avec toutes sortes de cultures : tubercules, légumes, céréales variées, fruits et plantes médicinales. Même le coton était produit en grandes quantités. Comme la laine, il était filé, tissé et teint, et les fils dépassaient bien souvent en finesse les produits des ateliers d'Europe.

Descendant du soleil, le prêtre roi était puissant et vénéré, il ne se déplaçait pas sans sa garde du corps et disposait d'une armée permanente de plusieurs milliers d'hommes. Or, il suffit d'un petit groupe d'Espagnols à la peau blanche et barbus pour s'emparer, pratiquement sans combat, des deux grands empires des Aztèques du Mexique et des Incas d'Amérique du Sud. Et cela à cause des écrits et des croyances religieuses, transmis aux lettrés et aux prêtres, selon lesquels les hommes blancs, qui avaient jadis apporté les bienfaits de la civilisation

avant de poursuivre leur chemin vers d'autres pays, avaient promis de revenir. Les Indiens sont complètement imberbes, ce qui est un trait commun à tous les types humains à la peau sombre venant du grand Nord. Les Espagnols étaient blancs et barbus, les Indiens crurent qu'il s'agissait des hommes tant attendus, si bien que les souverains du Mexique et du Pérou accueillirent cordialement les conquérants.

Le monde européen n'eut qu'une courte vision du raffinement des civilisations qui s'épanouissaient dans le Nouveau Monde, comme un collier de perles, du pays des Aztèques et des Mayas au Nord, à celui des Incas au Sud. Jamais, au demeurant, ces civilisations ne s'étendirent jusqu'aux autres régions de l'Amérique, notamment ces vastes contrées où le climat favorable devait, de nos jours, stimuler les immigrants et les combler de richesses.

Colomb avait soulevé le rideau qui voilait ces brillantes civilisations. Mais il suffit de quelques décennies pour que celles-ci s'écroulent, soit qu'elles aient été purement et simplement effacées du sol, soit qu'elles aient subi des influences extérieures, avec lesquelles elles se fondirent. Nous autres Européens, nous avons tendance à croire à la prééminence de notre civilisation et nous jetons, presque malgré nous, un discrédit fatal sur les civilisations exotiques. Assoiffés d'or, les conquistadores anéantirent brutalement les civilisations précolombiennes.

Que s'était-il réellement passé au Mexique et au Pérou avant l'arrivée de Colomb ? L'homme primitif des toundras arctiques avait-il pu engendrer d'aussi remarquables civilisations ? Des navigateurs inconnus étaient-ils venus, dans la nuit des temps, bien avant que les civilisations de l'Égypte et du Proche-Orient aient projeté leur influence sur l'Europe encore barbare ?

Si les anciennes civilisations d'Amérique étaient nées sur

place, au Mexique et au Pérou, les archéologues devraient pouvoir en repérer les différentes étapes. Or, dans tous les sites archéologiques mexicains ou péruviens, les fouilles ont révélé une civilisation épanouie d'un seul jet – toute faite, si je puis dire – dont les développements se sont manifestés par des variantes locales. Nulle part, on ne relève d'antécédents nettement primitifs. En soi, ce fait peut être une réponse à la fameuse question de l'«importation», en l'espèce une arrivée par la mer. Une objection se présente cependant : lorsque les civilisations précolombiennes atteignirent leur sommet, les civilisations correspondantes de l'Ancien Monde s'étaient effondrées depuis plusieurs millénaires, l'Égypte, en particulier.

Alors, encore une fois, pourquoi entreprenais-je de construire un bateau en papyrus ? C'est que mes réflexions m'avaient conduit à passer de l'Amérique à l'océan Pacifique. Là, je me sentais chez moi. J'y avais fait des fouilles et des recherches.

J'étais un touriste lorsque, quatre ans auparavant en Égypte, j'avais vu pour la première fois les bateaux en papyrus peints sur des murs dans la vallée des Rois. Tout de suite, ce type de navire m'apparut familier. Il était, en effet, semblable aux bateaux peints sur céramique par les constructeurs de pyramides dans le nord du Pérou, à l'apogée de la civilisation inca, bien avant que ne soient habitées les îles de Polynésie. Ces grands bateaux en roseaux du Pérou ont deux ponts. Sur le pont inférieur se trouvent représentés des cruches à eau et des marchandises, ainsi que des hommes de petite taille. Sur le pont supérieur, le prêtre roi, incarnation du dieu soleil sur la terre, est peint à très grande échelle, entouré d'hommes à tête d'oiseau qui tirent sur une corde pour faire avancer le bateau en roseaux. Or, les peintures des tombeaux égyptiens montrent également le représentant terrestre du dieu soleil,

le prêtre roi ou pharaon, se dressant tel un géant sur son bateau de roseaux, dominant sa suite de personnages miniature. Et, là aussi, on peut voir des hommes à tête d'oiseau, tirant le bateau avec une corde.

Pour une raison que j'ignorais, les hommes à tête d'oiseau semblaient inséparables des bateaux en roseaux. Dans le Pacifique, nous avons découvert ce même trio : le masque du dieu soleil, le bateau à voile en papyrus et l'homme à tête d'oiseau, dont les motifs prévalent sur les fresques et gravures des murs de l'enceinte sacrée que domine l'observatoire du soleil, au sommet du plus haut volcan de l'île de Pâques.

L'île de Pâques, le Pérou, l'Égypte : l'éloignement même de ces trois sites devait normalement plaider en faveur de civilisations indépendantes les unes des autres, où l'homme serait parvenu, parallèlement, à de semblables conceptions et techniques, et pourtant...

À l'île de Pâques, la population d'origine nommait le soleil *Râ*. Ce n'était pas un hasard, puisque dans toutes les îles polynésiennes aussi, c'est le même mot *Râ* qui est employé. Et *Râ* était également le nom du soleil chez les Égyptiens. Dans la religion de ceux-ci, aucun mot n'avait une plus grande portée. Il désignait le soleil, le dieu soleil, l'ancêtre des pharaons. C'était lui qui était dans le bateau en roseaux, entouré d'hommes à tête d'oiseau. Pour honorer les prêtres rois, on dressa des statues géantes, taillées dans les monolithes hauts comme une maison, tout à la fois à l'île de Pâques, au Pérou et en Égypte. Dans ces trois endroits, des blocs de pierre énormes furent découpés avec grande précision pour s'imbriquer les uns dans les autres en pyramides à degrés, astronomiquement orientées sur le soleil. Tout cela en l'honneur de l'aïeul commun : le soleil *Râ*. Devait-on supposer des liens possibles, ou s'agissait-il de purs hasards ?

À l'époque où la voile dominait encore la navigation, on

prêtait volontiers aux peuples anciens des facultés de migration illimitées. Magellan, le capitaine Cook, et bien d'autres, n'avaient-ils pas fait le tour du globe sans autre moyen que le vent ? Aujourd'hui qu'il paraît s'être rétréci grâce à l'avion à réaction, nous comprenons aussi combien il pouvait sembler immense, mystérieux avant l'exploit de Colomb. Pour les écoliers, l'année 1492 paraît une étape magique. Colomb découvrit l'Amérique et, d'un coup, le globe terrestre devint sphérique, après avoir été considéré comme plat. Colomb bouleversa ces conceptions, car en traversant l'Atlantique, il aboutit à d'autres côtes. Bref, il a été, pourrait-on dire, le saint Pierre porteur des clés du Nouveau Monde. Après lui, des milliers de bateaux de toutes sortes se sont lancés sur l'océan, allant de nos jours jusqu'à la yole, le bateau de caoutchouc, l'autoamphibie ou le kayak.

Colomb prit une sorte de brevet sur l'Atlantique. Avant lui, on ne pouvait atteindre l'Amérique qu'à pied, en longeant les rives glacées et interminables de la Sibérie désolée. Personne n'aurait pu songer, dans les régions arctiques, à planter du coton, ou à construire en briques. Comment les Américains précolombiens étaient-ils donc arrivés à cultiver le coton, à le filer, à le tisser ? Comment avaient-ils eu l'idée, en mélangeant de l'argile et de la paille, de faire des briques de construction ? Ici, personne n'est plus d'accord sur la réponse à donner.

L'Anglais Percy Smith est un des derniers à avoir supposé des relations entre les hommes des civilisations antiques. D'après lui, il y aurait eu des communications maritimes entre l'ancienne Égypte, le Mexique et le Pérou, tant les points communs de leurs civilisations sont nombreux. Lorsqu'il découvrit les mêmes curieuses similitudes à l'île de Pâques et dans les îles proches de la côte péruvienne, il traça sur sa carte des lignes, partant de l'Égypte, passant par

la mer Rouge, l'océan Indien et le Pacifique, et atteignant la Polynésie et l'Amérique du Sud. «C'est par cette voie qu'arrivèrent en Amérique les adorateurs du soleil, écrivit-il. En passant par l'île de Pâques.»

À cette théorie, on rétorqua que, si les Égyptiens avaient parcouru 4 000 kilomètres vers l'est, ils se seraient approchés des Indes, que, de là, il leur aurait fallu parcourir le Pacifique, c'est-à-dire la moitié du globe, avant d'atteindre l'île de Pâques. Au contraire, les navigateurs de l'Amérique précolombienne, partis de la côte péruvienne des Incas auraient atteint l'île de Pâques, en parcourant 4 000 kilomètres vers l'ouest.

Sur le *Kon-Tiki*, bâti sur un modèle inca, nous avons fait 8 000 kilomètres vers l'ouest, en partant de la côte américaine. À mi-chemin, nous avons touché l'île de Pâques.

L'île de Pâques. La plus isolée des terres habitées. Elle est située au large du Pérou et non pas au large de l'Égypte. Ce magma de lave, entouré de vagues, où se dressent vers le ciel près d'un millier de statues géantes, muettes et abandonnées. Lorsque le jour de Pâques 1722, l'île fut découverte par des Européens, ils l'appelèrent l'île de *Pâques*.

Les Polynésiens, quant à eux, la nommèrent «le nombril du monde» lorsqu'ils arrivèrent dans des canots faits d'arbres creusés, trouvant la petite île déjà occupée par d'autres navigateurs plus anciens, ceux qui avaient gravé, sur des statues géantes, des bateaux en roseaux avec des mâts et des voiles. Les mêmes bateaux, en forme de croissant de lune, se trouvaient peints sur les murs des anciens temples de l'île. Les roches étaient ornées de signes symbolisant le soleil ainsi que de figurations d'hommes à tête d'oiseau. Dans l'île de Pâques, le soleil, *Râ*, était l'objet d'un culte. La population entière de l'île se vouait aux hommes oiseaux. Elle circulait sur la mer dans des embarcations en roseaux, jusqu'à l'arrivée

des Européens, qui brisèrent leurs traditions millénaires, en introduisant le christianisme en 1868.

Des bateaux en roseaux à l'île de Pâques : c'était peut-être ici la dernière étape de l'histoire de ces bateaux. Pour moi, c'était le point de départ.

J'avais déjà vu des bateaux de ce genre avant d'arriver sur l'île. Je m'en étais servi sur le lac Titicaca, dans les Andes, lorsque j'y avais étudié d'autres statues géantes, abandonnées tout autour de ce grand lac. La résistance de ces embarcations m'avait impressionné ; elles s'étaient révélées capables de transporter des blocs de pierre gigantesques, pesant plusieurs tonnes, pour traverser le lac jusqu'à la ville ruinée de Tiahuanaco.

Jusque-là, je n'avais observé ces embarcations qu'avec une certaine curiosité. Ayant lu l'histoire des Incas, je savais que les bateaux du lac Titicaca n'étaient qu'une survivance rudimentaire d'un bateau précolombien, qui était, lors de l'arrivée des Espagnols, d'un usage courant tout le long de la côte péruvienne du Pacifique. On s'en servait, à cette époque, jusqu'au Mexique et en Californie. Les plus petits avaient la forme arrondie et simple d'une défense d'éléphant et ne pouvaient porter qu'un seul homme, qui se couchait dessus. Les plus grands bateaux qu'aient vus les Espagnols contenaient douze hommes. En les attachant par deux, les conquérants s'en servirent pour transporter du bétail et des chevaux en mer. Je savais qu'ils étaient, au Pérou, aussi anciens que les radeaux de balsa. En remontant à la civilisation antérieure aux Incas, on constatait que les premiers bâtisseurs de pyramides au nord du Pérou, les Mochicas, représentèrent fréquemment, dans leur art si varié, les bateaux de roseaux.

Au moment de construire le radeau *Kon-Tiki*, j'avais le choix entre trois types d'embarcations du vieux pays des Incas. Le radeau de balsa, fait de troncs de bois, généralement

coupés sous l'équateur et attachés ensemble. Le bateau en roseaux, constitué de bottes de *titora* qui poussait à l'état sauvage autour des lacs de montagne et cultivé, grâce à l'irrigation, le long de la longue côte désertique du pays inca. Le troisième modèle était un radeau fait d'un ponton, porté sur deux grandes outres gonflées, en peau de phoque, et attachées en pointe comme une charrue.

Ce dernier type d'embarcation ne pouvait pas tenir longtemps en mer sans se dégonfler et les Indiens avaient l'habitude de regonfler les outres de temps à autre tout en nageant. Cela ne me souriait guère. Le bateau en roseaux ne m'inspirait pas une confiance illimitée. Le roseau et la paille, si fragiles, ne me paraissaient pas, en effet, tellement aptes à affronter la mer. C'était alors mon opinion, partagée par bien d'autres. Il nous restait le radeau de balsa, un plateau solide de bois rond et léger. Il fut réalisé et il se révéla très navigable. Quant au bateau en roseaux, il fut rejeté et oublié provisoirement.

II

Pourquoi des bateaux en roseaux ? L'île de Pâques et le Pérou

Cela se passait sur l'île de Pâques. Les brisants frappaient la côte orientale. Quatre vieux frères, à la peau parcheminée, sautèrent de la grève dans les bouillons d'écume, en poussant une petite embarcation. Le soleil jouait sur les vagues bleues de la mer et dorait le bateau, qui avait la forme d'un croissant de lune. Les quatre vieillards, d'une extraordinaire agilité, poussèrent l'embarcation dans les vagues qui déferlaient et montèrent à bord au moment voulu pour lancer le bateau à travers l'écume d'une grande vague qui venait de déferler. Comme une balançoire, il s'élança au-dessus de la vague suivante, puis encore de la suivante, et se trouva bientôt au milieu des flots. L'intérieur de l'embarcation restait sec, comme si les paquets de mer ne s'y étaient pas abattus. Toute l'eau projetée à bord était aussitôt rejetée par les milliers de fentes du fond. Le bateau n'avait pas de fargue et sa coque était pleine. Seuls l'avant et l'arrière du radeau se relevaient en pointe, pour mieux prendre les vagues, qu'il surmontait comme un cygne doré.

C'était la première fois depuis cent ans qu'un tel bateau

en roseaux était mis à la mer sur l'île de Pâques. Il avait été construit par des vieillards, qui voulaient nous montrer le genre de bateau que leurs grands-parents utilisaient pour pêcher en mer. Il s'agissait d'un modèle réduit des énormes embarcations qui avaient été en usage à l'époque florissante que l'île avait connue jadis. Il était tout de même impressionnant, en comparaison des petits bateaux en forme de défense, les *pora*, utilisés jusqu'à l'apparition des chrétiens sur l'île, à la fin du siècle dernier.

Les Pascuans regardaient d'un air recueilli les quatre vieux pêcheurs pagayer sur la mer, à bord d'un bateau dont parlaient les légendes de leurs pères – un bateau qui est pour eux ce que le *Mayflower* est aux Américains ou les *drakars* aux gens du Nord. La petite embarcation avançait au-dessus des vagues, comme un coussin d'air dans lequel l'équipage était à l'abri; elle montait et descendait, escaladait les vagues ou les contournait. Lorsque les quatre corps bruns et le bateau doré dépassèrent le cap où nous étions en train de relever la première de toutes les statues géantes renversées de l'île de Pâques, plus d'un vieillard pouvait penser, les yeux brillants, que le passé de l'île venait de ressusciter.

Je pensais, en revanche, que des embarcations venues de l'Est, loin derrière l'horizon, revoyaient maintenant le jour, bateaux du lac Titicaca, plus encore, bateaux en roseaux en forme de croissant de lune des Mochicas. L'eau qui venait baigner nos pieds ici était la même que celle des rivages de l'Amérique du Sud. Des idées germaient déjà en moi.

Sur le bord marécageux du cratère éteint du volcan de Rano Raraku, six hommes enfonçaient une perceuse en acier de huit mètres de long. Autour de nous, dans les parois du cratère, de nombreux géants de pierre inachevés témoignaient du travail soudain interrompu des sculpteurs. Sur certains, tous les détails étaient achevés, à l'exception du dos encore

fixé à la paroi du cratère. Ils avaient les yeux fermés et les mains croisées sur le ventre. D'autres étaient déjà détachés et dressés, pour que les sculpteurs puissent parfaire le dos, qu'il fallait rendre fin et élégant comme le reste du géant de pierre. Ils étaient accidentellement dispersés sur les rebords rocheux et certains avaient été recouverts de terre jusqu'au menton, au cours d'un glissement de terrain. Ils étaient là, les lèvres fermées, à regarder dans toutes les directions, comme s'ils considéraient ce que les six petits nains, en chair et en os, étaient en train de faire sur le rivage.

L'outil d'acier s'enfonçait petit à petit dans la vase molle. Depuis dix mille ans, la pluie et la boue avaient rempli le fond du cratère mort, qui ressemblait à un lac bleu, brillant comme un miroir, où le ciel et de petits nuages blancs semblaient passer pour disparaître dans les roseaux, en un mouvement continu de l'est vers l'ouest. Trois cratères remplis d'eau de pluie, entourés de grands roseaux, sont les seules réserves d'eau de l'île de Pâques. C'est là que les habitants de l'île viennent chercher l'eau, depuis qu'ils ont brûlé les forêts pour en faire des pâturages et des étendues de fougères ; le sous-sol de lave poreux a peu à peu absorbé l'eau des ruisseaux qui ont ainsi disparu.

La vase, que la longue sonde a remontée à la surface, en disait long à ce sujet. Il y avait tout au bout une lame rotative et un petit récipient qui s'ouvrait pour se remplir de vase, d'argile ou de sable, selon la nature du sous-sol à l'endroit que nous explorions. À mesure que nous forions, nous remontions dans l'Antiquité. Le bord du marais ressemblait à un livre fermé dont la première page aurait été au fond et la dernière à la surface. Il y avait, au plus profond, de la lave figée et des débris volcaniques qui remontaient à l'époque où l'île de Pâques avait surgi du fond de la mer, en vomissant des flammes. L'argile et la vase avaient commencé

à glisser lentement des bords du cratère vers le fond stérile, après que le volcan se fut éteint pour toujours. Les couches supérieures de vase furent ainsi de plus en plus imprégnées de pollen bien conservé. En étudiant la stratification des différentes sortes de graines de pollen, un spécialiste pourrait nous dire dans quel ordre les fougères, les buissons et les arbres sont apparus sur la nouvelle île, grâce au courant, au vent, aux oiseaux et aux hommes. En effet, chaque plante correspond à un certain type de pollen dont les graines ressemblent, lorsqu'on les regarde au microscope, aux plus merveilleux fruits et aux plus jolies baies.

Les spécialistes se cachent sous bien des noms. Certains se nomment paléobotanistes : ils classent soigneusement les graines de pollen avec le sérieux des gens qui identifient les empreintes digitales. Nous avons mis nos petits morceaux de boue dans des récipients numérotés, puis les avons envoyés à un laboratoire de Stockholm. Nous avons obtenu ainsi quelques précisions sur le passé oublié de l'île de Pâques et sur le sort de la première civilisation mystérieuse qui avait secrètement élevé ses immenses statues sur l'île, dans les ténèbres de l'histoire.

Les graines de pollen nous ont appris que cette île, que les Européens n'ont vue que dorée, nue et remplie de débris de pierres et de monuments, était à l'origine couverte de buissons verts, d'arbres et de palmiers sauvages. Des sculpteurs expérimentés sont ensuite arrivés, bien avant les Européens. Ils ont mis le feu aux forêts. Des cendres, provenant de leurs ravages, sont tombées sur le lac du cratère et se sont stratifiées en une couche où le pollen des arbres de la forêt a disparu. Les nouveaux arrivés détruisirent les palmiers qui poussaient sur les pentes des volcans et enlevèrent la tourbe et la terre de leurs parois pour arriver à la roche où ils pouvaient tailler leurs statues géantes. Ils ont peu à peu détruit les buissons

et les arbres de l'île tandis qu'apparaissait le pollen de nouvelles plantes importées.

Il leur fallait de la place pour construire des maisons ; ils n'avaient pas l'habitude de les faire en bois mais en pierre, leur matière première traditionnelle. Ils taillaient des blocs lourds comme des wagons de chemin de fer et hauts comme une maison ; ils les transportaient d'une extrémité de l'île à l'autre et les plaçaient les uns sur les autres, élevant des constructions mégalithiques dont on ne connaît d'équivalent qu'au Pérou et au Mexique, ainsi que chez les antiques adorateurs du soleil des bords de la Méditerranée, c'est-à-dire à l'opposé du globe terrestre.

Les spécialistes, qui ont vu et analysé les boues que nous leur avons soumises, en ont eu beaucoup à raconter. Les nouveaux venus dans l'île n'avaient pas seulement brûlé la forêt et détruit les plantes qui y composaient la végétation d'origine ; ils avaient aussi apporté avec eux des patates, dont ils faisaient leur nourriture quotidienne et que l'on ne connaissait pas dans le monde avant que Christophe Colomb ait découvert l'Amérique. Nous le savions déjà, car la population de l'île de Pâques s'est, jusqu'à nos jours, principalement nourrie de ce tubercule, qu'ils appellent *kumara* – le nom même que lui donnait le peuple primitif du grand royaume inca. Dans nos prélèvements de boue se trouvaient cependant les restes d'une autre plante qui avait beaucoup d'importance dans un pays de navigateurs.

Il s'agissait d'un roseau, le *totorá*. Après la disparition de la forêt, du pollen de *totorá*, mélangé à des brins de tiges de roseaux, a doré les couches supérieures des terres végétales. En de nombreux endroits de la surface du lac du cratère, d'énormes quantités de roseaux pourris formaient un dépôt. Une seule autre plante aquatique avait mélangé son pollen à la boue au-dessus des couches de vase contenant

de la cendre qui marquaient l'arrivée des hommes. Plus bas, il n'y avait pas de pollen de plantes d'eau douce, car, avant cette arrivée, rien ne poussait dans les lacs des cratères de l'île de Pâques, entièrement remplis d'eau de pluie.

Il y avait là de quoi donner à réfléchir. Il était facile de comprendre que les deux plantes d'eau douce avaient été introduites par les hommes, après avoir traversé la mer. L'une était un matériau de construction, l'autre une plante médicinale. Toutes deux appartenaient à des espèces qui ne peuvent pas se reproduire grâce aux courants maritimes, aux oiseaux ou au vent. Pour pouvoir se répandre dans trois lacs de cratère sur cette île isolée, il a fallu que des hommes plantent des tubercules de racines qu'ils avaient apportés avec eux de leur pays d'origine. Nous étions donc sur la bonne voie. Les deux plantes appartenaient, en effet, à des espèces qui ne poussaient pas ailleurs que sur le continent américain. Le roseau *titora*, le *Scirpus titora*, était une des plantes les plus utiles chez les peuples primitifs, tout le long de la côte déserte du royaume inca. Les Incas le cultivaient dans des marécages irrigués et l'utilisaient pour faire des bateaux en roseaux, des toits de maisons, des nattes, des paniers et des cordes. L'autre plante aquatique, le *Polygonum acuminatum*, a été utilisée comme médicament par les Indiens d'Amérique du Sud. Ces deux plantes ont rempli exactement les mêmes fonctions chez les habitants de l'île de Pâques.

J'avais dans la main un morceau de roseau *titora* séché au soleil et je regardais les quatre Pascuans qui dansaient en pleine mer sur les crêtes des vagues. Je savais depuis longtemps que l'un des buts des recherches sur la botanique de l'océan Pacifique était de comprendre comment cette plante d'eau douce américaine en était venue à pousser dans trois lacs de cratère sur l'île habitée la plus isolée du monde. Nous avions là une réponse simple. Peut-être les vieux marins du

Pérou ne s'étaient-ils pas contentés d'utiliser un de leurs deux types de bateaux, le radeau de balsa, pour traverser le Pacifique ; peut-être avaient-ils également introduit un autre type de bateau et, en même temps, la plante nécessaire à cette construction.

Lorsque nous avons tiré à terre le bateau en roseaux en forme de croissant de lune, je ne doutais plus que le premier peuple de l'île de Pâques avait hérité des anciens Péruviens la technique de ces embarcations si caractéristiques.

Cinq années plus tard, j'ai pris place autour d'une grande table avec les meilleurs archéologues des civilisations du Pacifique, réunis en congrès à l'université des îles Hawaiï. Ces cinq années avaient permis à des spécialistes de différentes disciplines scientifiques de traiter les matériaux des fouilles que nous avons faites sur l'île de Pâques. Les squelettes, les outils de pierre, les analyses sanguines, le pollen et les cendres avaient tous leur importance dans le travail de recherche dont le but était de savoir ce qui s'était passé dans la nuit des temps sur l'île de Pâques. Qui était venu sur cette terre perdue ? Quand et d'où ?

Le texte d'une résolution avait été préparé. Il constatait que l'Amérique du Sud était, avec le Sud-Est asiatique, le plus important pays d'origine des peuples et des cultures qui étaient, avant les Européens, parvenus jusqu'aux îles du Pacifique. Je ne pouvais qu'y adhérer. Pour montrer la possibilité d'une expédition de radeaux venant du Pérou, je cherchais justement à démontrer que deux catégories d'individus s'étaient installées sur l'île. À ce sujet, j'avais depuis longtemps des idées, avant même l'expédition du *Kon-Tiki*, lorsque j'avais vécu un an comme les Polynésiens, écoutant les récits des vieux Tei Tetua, tandis que les brisants martelaient la côte orientale de Fatu-Hiva et que les nuages et les vagues, jour et nuit, roulaient en venant de la même

direction : de l'Amérique. La résolution fut proposée aux trois mille congressistes et unanimement approuvée. Je suis parti du 10^e Congrès international du Pacifique avec la charge de procéder à d'autres fouilles sur l'île. Pour la première fois, les régions côtières d'Amérique du Sud s'intégraient aux centres d'intérêts de l'archéologie du Pacifique. La porte était ouverte entre le Pérou et la Polynésie.

Le bateau en roseaux était, par contre, reparti dans le livre de l'oubli. Il est revenu au premier plan de façon tout à fait inattendue et dans un contexte curieux. Un chercheur connu de l'université de Californie fit remarquer dans la revue scientifique *American Antiquity* (janvier 1966) que les bateaux en roseaux du Pérou antique ressemblaient aux bateaux en roseaux qui existaient en Égypte. Le bateau en roseaux n'était d'ailleurs pas le seul point commun entre les deux anciennes civilisations. L'article comprenait une liste de soixante points différents qui caractérisaient à la fois la civilisation antique de l'Égypte, celle du bassin méditerranéen et celle des peuples péruviens précolombiens. Les bateaux en roseaux figuraient sur cette liste.

Il est maintenant courant, en matière scientifique, de dire, quand un ou deux traits de civilisation apparaissent sous la même forme à des endroits très différents, qu'ils sont dus au hasard. On fait valoir qu'il est naturel que des êtres humains dispersés dans le monde procèdent à de mêmes inventions. Par contre, lorsqu'il s'agit d'une accumulation variée d'un grand nombre de points communs, on peut penser que des centres de civilisations ont eu des contacts. La liste des soixante traits communs illustre bien cette hypothèse. J'étais stupéfait de ces rapprochements. La liste était longue et suggestive et, au surplus, elle était donnée par un chercheur qui soutenait farouchement que l'Amérique précolombienne était complètement isolée et que les hommes n'auraient pu

venir que par les glaces du Nord. C'était pourtant lui qui avait maintenant dressé cette liste, que Percy Smith aurait enviée, de soixante traits de civilisation communs au Pérou de l'Antiquité et à l'ancienne Égypte.

Tirer des conclusions était une tentation, mais c'était également notre but. L'auteur de l'article concluait ainsi : l'Égypte est en Afrique, le Pérou en Amérique, et l'océan Atlantique les séparent ; deux civilisations utilisant les roseaux pour construire leurs bateaux ne pouvaient pas se rejoindre en traversant un océan. Il était donc prouvé que les soixante traits communs de civilisation avaient pu apparaître indépendamment, sans être le résultat d'un contact.

Les adversaires scientifiques des « isolationnistes », les « diffusionnistes », s'insurgèrent, n'admettant pas ce raisonnement trop logique. Ils restaient persuadés que le Mexique et le Pérou avaient reçu des influences venues d'au-delà des mers. De quelles mers s'agissait-il ? Et avec quels bateaux ? Les discussions ne tarissaient pas et demeuraient sans réponse.

Au cours de la même année, les organisateurs du 37^e Congrès international des américanistes ont décidé de convoquer les représentants des deux groupes adverses pour un duel scientifique. Le congrès, qui réunit tous les deux ans des chercheurs spécialisés dans les populations primitives de l'Amérique, devait cette fois-ci se réunir en Argentine. Je fus chargé d'inviter les participants à exposer le pour et le contre d'un contact avec l'Amérique par la mer, avant l'arrivée de Christophe Colomb.

Les congressistes avaient pris place. L'auteur des soixante points communs avait été invité, mais il n'était pas venu. Les diffusionnistes, partisans des contacts, étaient arrivés en nombre. Les isolationnistes formaient également un groupe très important, mais ils restaient assis au banc des auditeurs. Leur tactique était de laisser leurs collègues parler

pour réfuter ensuite leurs arguments. Se tenant sur la défensive, ils laissaient prudemment la charge de la preuve à ceux qui pensaient que l'océan était fréquenté avant Christophe Colomb. Les diffusionnistes ne manquaient jamais d'arguments, mais ils n'avaient pas de preuves. Les isolationnistes en concluaient que personne n'avait pu s'aventurer sur l'océan.

Les sagas royales islandaises, recopiées en détail par les historiens des Vikings, bien avant l'époque de Christophe Colomb, étaient au centre de la querelle. Personne ne pouvait nier que les Vikings norvégiens avaient d'abord occupé l'Islande, puis toute la région côtière du sud-ouest du Groenland, où ils avaient habité en permanence pendant cinq cents ans avant que Christophe Colomb ne hisse la voile. Ils y avaient laissé les vestiges de nombreuses fermes, de cimetières, de seize églises, de deux monastères et d'un évêché qui entretenait des relations avec le pape par une liaison maritime régulière avec la Norvège. La colonie groenlandaise payait des impôts au roi de Norvège.

La route était aussi longue, en Atlantique Nord, de la Norvège à la colonie viking du Groenland, que, en Atlantique Sud, de l'Afrique au Brésil. Il n'y avait qu'un petit pas à franchir, à partir du Groenland, pour atteindre la côte du continent américain. Les isolationnistes affirmaient cependant que ce dernier pas n'avait pas été franchi. Les sagas vikings, par contre, disent qu'il l'avait été.

Il y est en effet écrit que Bjarne Herjolfsson a été le premier à accomplir le trajet, car son bateau s'est égaré dans le brouillard, mais, au lieu de mettre pied à terre sur les longues côtes inconnues qu'il avait découvertes, il a rebroussé chemin et est retourné au Groenland. Leiv Eriksson, le fils d'Erik le Rouge qui a découvert le Groenland, a acheté son bateau et, aux environs de l'an 1002, est parti en direction du sud-ouest de la colonie, avec trente-cinq hommes

à bord. Leiv et son équipage furent les premiers hommes à mettre pied sur la nouvelle côte qu'ils baptisèrent Vinland, où ils construisirent des maisons pour passer l'hiver, avant de retourner au Groenland. Son frère, Torvald Eriksson, a fait le voyage l'année suivante pour occuper la maison que Leiv avait laissée.

Deux ans plus tard, alors qu'il explorait les côtes boisées en bateau, il fut tué par une flèche, au cours d'un combat avec la population locale. Ses trente compagnons l'enterrent au Vinland avant de retourner au Groenland. Torfinn Karlsevne et sa femme Gudrid furent les suivants à faire le voyage à bord de deux bateaux avec de nombreux hommes. La fille d'Erik le Rouge, Freydis, était à bord et les émigrants emportaient un troupeau pour occuper le Vinland. Gudrid mit au monde son fils Snorre dans leur nouvelle maison du Vinland, mais des attaques de plus en plus répétées d'innombrables Indiens rendirent la vie impossible dans le nouveau pays. Les colons quittèrent leurs fermes après de sanglants combats et retournèrent au Groenland et en Europe. Les sagas manuscrites comportaient de nombreux détails pratiques. Les côtes et les routes étaient soigneusement décrites. Il ne pouvait y avoir aucun doute, les Vikings avaient réellement découvert le Vinland et essayé d'occuper le nouveau territoire vers l'an 1010 ou 1015.

Où se trouvait le Vinland? Durant de nombreuses années, les isolationnistes avaient dit: il faut d'abord prouver que le Vinland est l'Amérique. Or, le congrès en a eu la preuve.

Les Vikings ont été à l'Anse aux Meadows, à la pointe nord de Terre-Neuve et ont essayé de s'y installer aux alentours de l'an 1000. Les fondations d'un groupe de maisons de style viking se sont conservées sous la tourbe. La réaction au carbone radioactif sur les vestiges de charbon de bois a permis d'en contrôler la date. Les maisons étaient occupées

à l'époque même où les sagas ont été écrites. Il y avait là des vestiges de clous de fer provenant de portes et du minerai de métal d'une forge primitive. Or, les Indiens ne connaissaient pas le fer. Dans le Nord, ils ne savaient pas non plus tisser ; or un rouet norrois caractéristique, en pierre, a été découvert sous la tourbe.

La découverte a été faite par le célèbre expert du Groenland et historien norvégien Helge Ingstad. Les fouilles ont été dirigées par sa femme, l'archéologue Anne Stine Ingstad, avec l'appui de grands archéologues américains. Il s'agissait là de faits et personne ne pouvait protester. Les Vikings ont été à Terre-Neuve et ils ont atteint l'Amérique avant quiconque, en traversant l'Atlantique. Cependant, disaient les isolationnistes, ils sont venus et sont repartis sans laisser d'autres traces que de maigres vestiges. Leur venue n'a eu aucune importance pour l'histoire et les Indiens du Nord les ont chassés sans subir leur influence.

Les isolationnistes ont poursuivi la querelle en se tournant vers l'Atlantique Sud. Si, disaient-ils, des peuples de l'Antiquité ont influencé l'évolution du Mexique et du Pérou, ils ont dû passer par la zone des tropiques. Là encore, l'attaque des diffusionnistes fut facilement rejetée. La comparaison des traits communs de civilisations ne servait à rien. Après le duel sur les tropiques, les isolationnistes demeuraient fermement sur leurs positions.

Ils avaient raison dans un de leurs raisonnements : le moins qu'on ait pu exiger d'un peuple de navigateurs qui a traversé la mer et apporté aux Indiens des éléments de civilisation est de leur avoir également appris à fabriquer des bateaux. Personne n'a pu traverser tout un océan en sachant comment élever des pyramides, sans également connaître l'art de construire des bateaux. 2700 ans avant J.-C., les Égyptiens lançaient des navires de bois avec une coque entière, un pont

et des cabines de planches taillées. L'idée d'une coque de navire en planches n'a, par contre, jamais atteint les Indiens. Dans toute l'Amérique précolombienne, personne n'avait appris à construire d'autres embarcations que des bateaux en roseaux, des radeaux et des canots en peau ou en bois creusé. Il s'agissait d'un fait que personne ne pouvait nier.

Les bateaux en roseaux, les radeaux et les canots de bois creusé : il en était à nouveau question. Le radeau de balsa tenait bien la mer, mais il ne pouvait que partir de l'Amérique, car le bois de balsa ne poussait pas autre part, avant l'arrivée des Espagnols. Les roseaux de toutes sortes, par contre, poussaient partout, sur le Nil également.

«Yvonne, il faut que nous allions dans les Andes regarder encore une fois les bateaux en roseaux des Indiens», dis-je un jour à ma femme.

Dès la fin du congrès, nous avons pris l'avion pour La Paz en Bolivie, en compagnie des Ingstad. Le jour suivant, nous étions au bord du lac Titicaca, à 4 000 mètres, entourés de sommets enneigés qui étaient encore 2 000 ou 3 000 mètres plus près du ciel. Derrière nous, dans la plaine, se trouvaient les ruines de la plus puissante capitale sud-américaine avant l'époque des Incas, la ville de Tiahuanaco avec la pyramide détruite d'Akapana, les murs mégalithiques et les statues géantes taillées dans la pierre. Sur la mer, les Indiens Aymaras étaient en train de pêcher. À distance, on ne pouvait voir que des voiles en toile gonflées de vent, mais certaines embarcations, encore conformes à la tradition, avaient hissé une grande natte de *titora* doré sur deux mâts obliques en forme de V retourné. Trois d'entre eux se dirigeaient à pleines voiles vers nous et nous avons bientôt vu apparaître, derrière la voile, les Indiens, aux bonnets rayés, tandis que la forme même du bateau se dessinait derrière les vagues. C'était une magnifique vision. Ces bateaux étaient

remarquablement construits. Les tiges étaient posées avec une grande précision pour obtenir une symétrie parfaite et une belle élégance ; les bottes étaient si bien liées qu'elles ressemblaient à des poutres dorées se terminant en pointe comme des sabots, à l'avant et à l'arrière.

Ces bateaux fendaient l'eau avec une telle rapidité qu'ils montèrent directement sur la terre entre les roseaux, tandis que les Indiens en descendaient avec le produit de leur pêche. Ils sont construits à des milliers d'exemplaires dans toutes les parties de l'immense lac. Les ancêtres des Indiens actuels les construisaient exactement de cette façon, et ils avaient absolument la même forme il y a quatre siècles, lorsque les Espagnols sont arrivés et ont découvert les ruines de Tiahuanaco, la pyramide et les géants de pierre que les Indiens primitifs Aymaras disent avoir été construits à l'aube des temps par le peuple *Viracocha*, des hommes blancs à barbe dirigés par Con-Ticci-Viracocha, le représentant du soleil sur la terre. Le peuple *Viracocha* s'était d'abord installé sur l'île du Soleil, qui se trouve sur le lac Titicaca. Ils ne construisaient pas seulement à l'aide de pierres, car la légende veut qu'ils aient été les premiers à fabriquer des bateaux de roseaux. La légende, que les Espagnols ont notée il y a quatre cents ans, est encore une réalité pour les Indiens qui vivent autour du lac. On m'a bien souvent appelé *viracocha* qui est le mot désignant l'homme blanc.

Je ne savais pas ce que je devais croire. Je regardais avec beaucoup d'admiration les prodigieux blocs géants pesant cinquante à cent tonnes, qui étaient taillés et imbriqués les uns dans les autres sans ciment, avec une précision extrême, ainsi que les bateaux élégants et ingénieux en roseaux, qui fendaient maintenant les flots comme ils les fendaient à l'époque où la pyramide d'Akapana fut élevée. Les bateaux de roseaux transportaient alors les blocs de pierre du volcan

éteint de Kapia, sur la rive opposée. Je ne doutais pas un instant que cette civilisation disparue était en relation avec les anciens centres de civilisation américains abandonnés et recouverts de végétation, qui se sont succédé du Mexique aux plateaux péruviens. Je pensais également que la première civilisation était partie de là pour s'étendre, avec ses radeaux de balsa et ses bateaux en roseaux, jusqu'à ces lointaines îles du Pacifique. La civilisation de l'île de Pâques n'en était qu'un rejeton, peut-être la dernière pousse de cet arbre. Où se trouvait cependant la racine ? Ici en Amérique ? Ou de l'autre côté de l'Atlantique ? Qui avait finalement raison : les isolationnistes ou les diffusionnistes ? Aucun d'entre eux ne s'était montré convaincant au cours du congrès. En tant qu'animateur de la discussion, j'étais resté neutre. Une chose me paraissait cependant acquise : les isolationnistes comme les diffusionnistes ne jugeaient pas à leur valeur les propriétés des bateaux qui sillonnaient les flots bleus du lac Titicaca. Les bateaux en roseaux n'auraient pas résisté à quatre cents ans de contact avec la civilisation européenne, s'ils n'avaient été que de médiocres embarcations.

Admettons que les bateaux en planches n'étaient connus que d'un côté de l'Atlantique. Les bateaux en roseaux, par contre, étaient connus des deux côtés de l'océan. L'art de construire de tels bateaux était un héritage des temps aussi bien en Égypte qu'au Pérou. Existait-il en ces deux endroits seulement ? Non point. C'était à ce sujet même que j'avais découvert une toute petite faille dans la logique, car les bateaux en roseaux n'étaient pas des phénomènes aussi isolés que les cinquante-neuf autres points. Peu de gens, voire personne, s'étaient souciés d'étudier leur diffusion antérieure. Ils étaient, entre autres, utilisés au Mexique, dans les îles de la Méditerranée et sur la côte marocaine de l'Atlantique, juste devant Gibraltar. Le saut entre le Maroc et l'Égypte n'était