

MICHEL PEISSEL

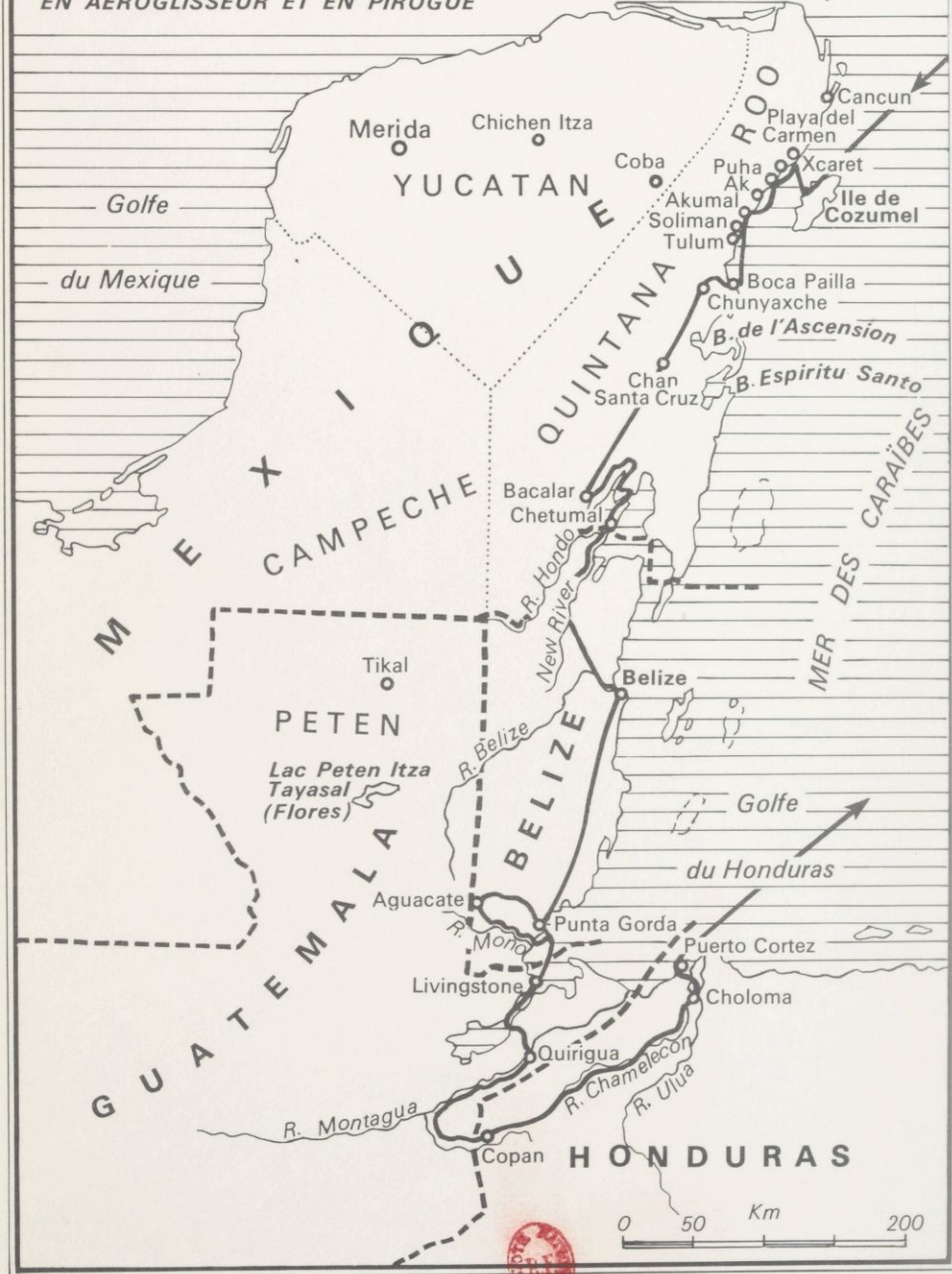


LES PORTES DE L'OR

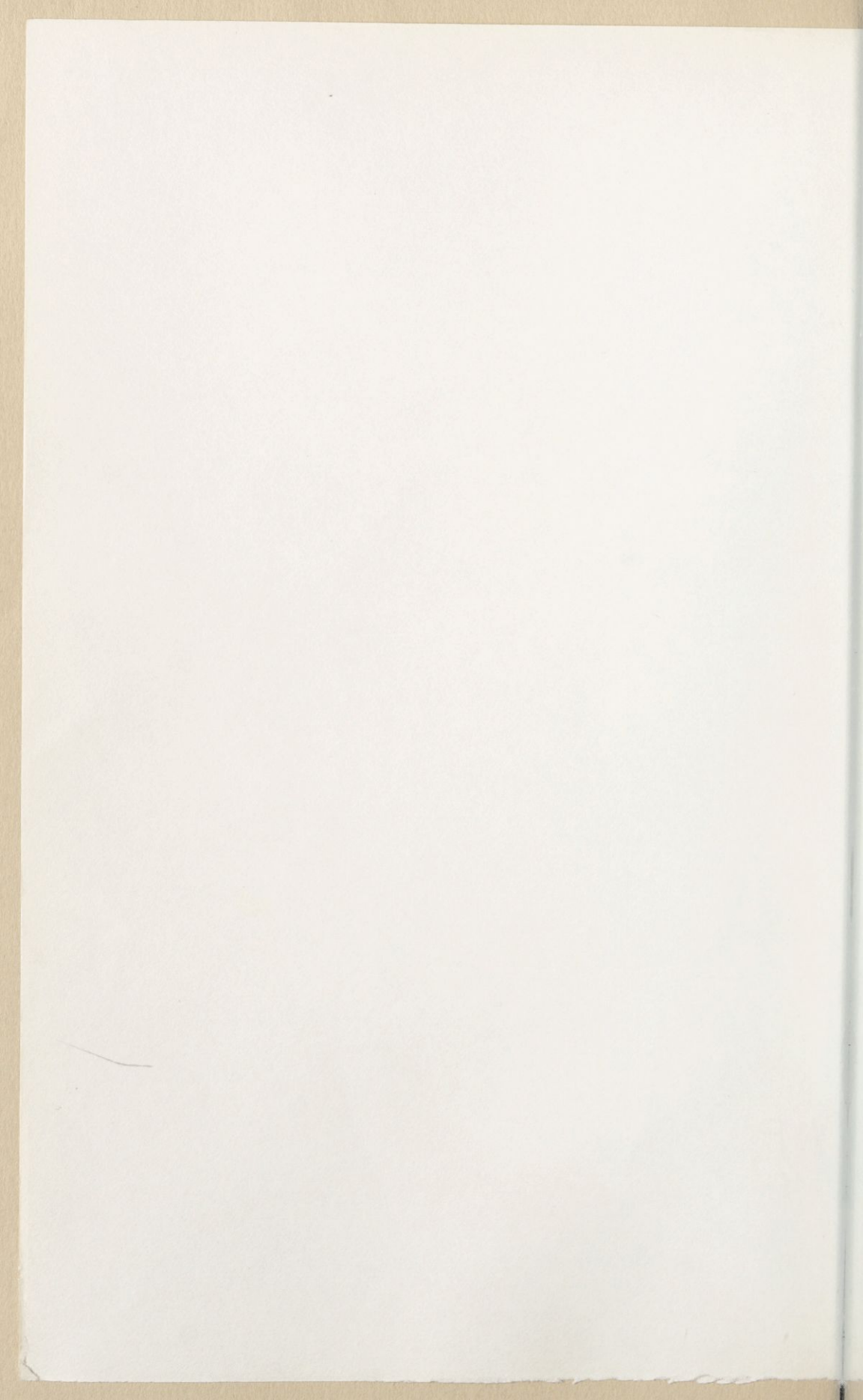
A la recherche des navigateurs mayas

ROBERT LAFFONT

**DIVISION POLITIQUE DE LA COTE MAYA ET
ROUTE DE L'AUTEUR LE LONG DE LA COTE
EN AÉROGLISSEUR ET EN PIROGUE**







LES PORTES DE L'OR

105

8° P
5164

DU MÊME AUTEUR

chez le même éditeur

LES CAVALIERS DU KHAM, 1972
LE GRAND PASSAGE DE L'HIMALAYA, 1974

chez d'autres éditeurs

LE ROYAUME PERDU DU QUINTANA ROO (Éditions Plon, 1965)
MUSTANG, ROYAUME TIBÉTAİN INTERDIT (Éditions Arthaud, 1970)
Prix Vérité 1970
Prix Louis Castex, de l'Académie française
BHOUTAN, ROYAUME D'ASIE INCONNU (Éditions Arthaud, 1972)
TIBET, PAYS OÙ LES ENFANTS SONT ROIS (Éditions G.P., 1972)
HIMALAYA, CONTINENT SECRET (Éditions Flammarion, 1977)

MICHEL PEISSEL

LES PORTES DE L'OR

A la recherche des navigateurs mayas



ÉDITIONS ROBERT LAFFONT
PARIS

DL-07-04-1978-09323

MICHEL PEISSEL

LES PORTES
DE L'OR



Si vous désirez être tenu au courant des publications de l'éditeur de cet ouvrage, il vous suffit d'adresser votre carte de visite aux Editions Robert Laffont, Service « Bulletin », 6, place Saint-Sulpice, 75279 Paris Cedex 06. Vous recevrez régulièrement, et sans aucun engagement de votre part, leur bulletin illustré, où, chaque mois, sont présentées les nouveautés que vous trouverez chez votre libraire.

© Éditions Robert Laffont, S.A., 1978

Chapitre I

PROJET

A Jean et Brigitte Gregory

A form to bring copies



It is the policy of the Library of Congress to acquire and preserve the published works of the authors, composers, artists, and performers of the United States. It is the policy of the Library of Congress to acquire and preserve the published works of the authors, composers, artists, and performers of the United States.

Chapitre I

PROJET

Ce livre est le récit d'une expédition des frontières de la technologie à celles de l'histoire, à la recherche des vestiges de l'empire le plus sophistiqué d'Amérique : celui des navigateurs mayas des rivages de la mer des Caraïbes. C'est aussi le récit du combat le plus long qu'ait connu le continent américain, et qui a opposé pendant quatre cents ans les Mayas aux appétits et aux ambitions des conquistadores, des aventuriers, des boucaniers et des pirates.

Tout avait commencé au printemps de l'année 1517, lorsque après avoir affronté une semaine de tempêtes, trois caravelles espagnoles aperçurent dans le lointain une longue ligne côtière. « Un pays encore inconnu », comme l'a raconté plus tard un de ceux qui se trouvaient à bord, Bernal Diaz del Castillo. Ainsi fut officiellement découvert le Yucatan, le pays des Mayas ; le jour suivant commençait la conquête.

Tout le monde a entendu parler de la conquête du Mexique par Cortès ou de celle du Pérou par Pizarro, mais on sait généralement peu de chose sur celle des Mayas ; c'est qu'il ne s'agit pas là d'une de ces épopées rapides ou brillantes dont les Espagnols aimaient à s'enorgueillir. On peut même avancer que cette conquête n'est toujours pas achevée. En 1517 devait commencer une lutte longue et tragique dont le récit comporte quelques-unes des pages les plus sombres de l'histoire coloniale, allant des massacres de Patcheco, en 1545, à ceux commis par les troupes britanniques de la reine Victoria et, plus tard encore, aux épisodes peu connus de la guerre des castes qui s'est prolongée jusqu'en 1913.

LES PORTES DE L'OR

Les raisons d'une lutte aussi longue sont multiples et complexes, mais nous connaissons au moins l'une d'entre elles : le jour même où les trois caravelles découvraient le Yucatan, un marin espagnol les observait du rivage. Ce qu'il faisait là, dans un pays officiellement inconnu, constitue une étrange histoire. En 1517, cet Espagnol était marié depuis déjà cinq ans avec la fille d'un seigneur maya, et il aimait profondément ses enfants et la race maya à laquelle ils appartenaient. Le jour où il vit arriver ses compatriotes, connaissant leur avidité et leur intention de soumettre l'Amérique, il jura d'aider les Mayas à lutter contre l'envahisseur. C'est alors qu'il prit la tête des troupes indiennes, fonction qu'il garda jusqu'à sa mort tragique, dix-huit ans plus tard.

Il résulte de la longue lutte qui devait suivre et qui opposa, au cours de l'histoire, les Mayas aux Espagnols, aux Britanniques et aux Mexicains, que cette côte autrefois florissante, se trouve aujourd'hui minée et divisée en quatre Etats parmi les plus pauvres du monde : la République du Mexique, la République de Belize, la République du Guatemala et le Honduras espagnol.

Aujourd'hui plus personne ne parcourt la grande côte maya, une des plus belles du monde avec ses plages désertes et ses baies que surplombent les majestueuses silhouettes de pyramides et de temples toujours tournés vers l'est, vers cet horizon d'où sont venus tous ceux qui se sont acharnés à détruire un monde aujourd'hui oublié.

Cette côte était devenue en quelque sorte ma propriété depuis qu'en 1958, à l'âge de vingt et un ans, j'y avais accosté pour la première fois. Abandonné par un petit bateau sur une plage du Yucatan oriental, j'avais dû, seul et pendant un mois, longer des plages désertes et traverser des jungles épaisses pour regagner la civilisation. C'est ainsi que, par pur hasard, je fus peut-être le premier Européen à avoir longé à pied toute la côte nord de l'ancien empire maritime maya. Au cours de mon voyage solitaire, j'avais découvert d'anciennes ruines dont nul n'avait mentionné la trace, quatorze sites en tout, comportant des centaines de temples et d'oratoires croulant sous la végétation, ainsi que des dizaines de pyramides. Ces vestiges m'avaient causé une profonde impression. Je n'avais pu non plus oublier les Indiens qui m'avaient aidé en cours

PROJET

de route et m'avaient ouvert les yeux sur leurs traditions ainsi que sur la tragique et amère réalité de leur longue lutte contre les envahisseurs espagnols. Après ce voyage étrange, j'avais décidé d'abandonner toute forme conventionnelle d'existence et de passer ma vie à visiter les rares coins oubliés de notre planète. Dix-sept années s'étaient écoulées depuis mes premières expéditions, et pourtant je n'avais jamais pu chasser de mon esprit l'image des lagunes balayées par le vent, des rivages hérissés de palmiers, de la jungle obscure et profonde du Quintana Roo. Je ne cessais de penser à ces temples et à ces pyramides qui m'avaient incité à partir vers d'autres horizons lointains. Bref, je ne rêvais que d'y retourner.

Ce livre est le récit de mon retour sur la côte maya en 1974 : un étrange voyage qui devait me permettre de mieux comprendre la tragédie engendrée par le choc de deux civilisations. C'est aussi l'histoire de mes propres rêves, qui raconte comment, ayant quitté l'Europe avec un groupe de onze personnes, trois aéroglisseurs, un bateau et plusieurs tonnes d'équipement, je devais terminer mon expédition tout seul, en pirogue et en compagnie des derniers marins mayas.

Tout avait commencé au printemps de 1972 lorsque, avec Michael Alexander et après beaucoup de péripéties, j'avais réussi à traverser l'Himalaya entre le mont Annapurna et le mont Dhaulagiri sur un aéroglisseur. Au cours de cette expédition, nous avons remonté plusieurs centaines de kilomètres de rivières sauvages et écumantes pour atterrir là où seul le yak et l'homme à pied s'étaient jamais avancés.

Ce premier contact avec les aéroglisseurs avait suffi à me convaincre que le principe du coussin d'air constituait un extraordinaire outil d'exploration et d'investigation scientifique. Naturellement, Michael Alexander n'était pas d'accord sur ce point. Ayant perdu le hâle acquis dans l'Himalaya en même temps qu'il prenait rapidement de l'embonpoint à la suite de trop bons dîners londoniens, Michael redevenait grincheux. Confortablement installé dans son luxueux appartement à Londres, il considérait avec le plus parfait manque d'intérêt mon enthousiasme pour une nouvelle expédition.

« En vérité, grommelait-il, j'aurais préféré traverser l'Himalaya à pied et descendre les rivières en flottant sur un matelas pneuma-

tique. » Et une fois de plus, je dus écouter Michael me vanter les mérites du matelas pneumatique comme embarcation. J'en avais assez. « Je sais, dis-je furieux mais en riant, nos engins nous ont donné beaucoup de mal. Ils étaient bruyants, trop petits, et tombaient sans arrêt en panne ; mais je me propose de construire une machine complètement nouvelle, un appareil révolutionnaire, tout particulièrement conçu pour l'exploration. » Michael ne m'écoutait pas. Il feuilletait les pages d'un journal, avide d'y trouver les détails d'un crime qui passionnait toute l'Angleterre. Il y avait vraiment des moments où je détestais Michael et, pendant que je cherchais un taxi sous la pluie, je l'imaginai en train de lire son journal couché sur un matelas pneumatique descendant le Niagara. Je décidai d'en rester là avec Michael Alexander et de me passer de lui pour ma prochaine expédition.

Londres, cet après-midi-là, était particulièrement triste et déprimant. J'avais consacré ma vie, du moins je me plaisais à le croire, à explorer des horizons vierges et à fouiller l'esprit et la vie de peuples non encore affectés par l'éthique mercantile des sociétés modernes, mais qu'étaient devenus ces horizons perdus ? Où était la beauté qui m'avait si souvent comblé de joie au cours des dix-sept années où j'avais erré dans de lointaines contrées, sur des chemins muletiers me conduisant de monastères en forteresses, le long des pistes himalayennes ? Où l'ivresse d'en venir enfin aux prises avec son propre corps, son esprit, son âme même, dans ces pays du bout du monde ?

Assis dans mon taxi circulant sous la pluie, je décidai de partir au plus tôt car, en dépit, ou peut-être à cause des commentaires de Michael, mon dernier rêve commençait lentement à prendre forme.

J'allais dessiner un nouvel aéroglisseur, comme on n'en avait encore jamais vu, le petit aéroglisseur le plus puissant qu'on ait construit. Il serait l'instrument idéal pour l'exploration. Ma décision était prise. Toute la nuit, je rêvai à mon nouvel engin, le jour se passa à esquisser des croquis et j'oubliai les paroles de Michael. « Comment peux-tu être assez présomptueux, m'avait-il dit, pour croire que tu peux inventer quelque chose de nouveau alors que des millions de livres sterling ont été investis par les experts dans le perfectionnement des aéroglisseurs ? Tu n'es pas ingénieur et ça

PROJET

va te coûter beaucoup d'argent. Pense à ta famille et cesse de te comporter comme un enfant. »

Mais je croyais sincèrement qu'on pouvait rendre l'aéroglesseur réellement utile à l'exploration des régions sauvages en le simplifiant au maximum, et je me voyais déjà dans la peau d'un grand inventeur tant je désirais apporter ma contribution à ce monde mécanique dont je n'avais été jusque-là que spectateur.

L'idée de fabriquer mon propre engin me paraissait une aventure digne d'être tentée. Quelle machine pourrait, mieux qu'un aéroglesseur, permettre d'explorer les territoires encore inaccessibles de la côte maya, interdite aux vaisseaux modernes puisqu'elle est protégée par des récifs qui masquent une série de lagons et de marécages non navigables ? En utilisant un ou plusieurs aéroglesseurs, je pouvais espérer parcourir toute cette côte, et avec un peu de chance, découvrir d'autres temples et de nouvelles pyramides, témoins de l'extraordinaire passé de ce pays. Peut-être découvrirais-je aussi quelques-uns des secrets qui entourent la vie des marins mayas, ces hommes oubliés de l'histoire, dont les pirogues avaient autrefois sillonné ces eaux, naviguant le long de ces routes maritimes et de ces vieux canaux aujourd'hui obstrués par la boue et la vase et fermés aux modernes coursiers des mers. Tout cela, bien sûr, paraissait le rêve d'un fou. Pourtant, les rêves, je le savais, se réalisent parfois.

De cette expédition, il me faudrait faire un film. Je n'avais gardé de mes voyages antérieurs que quelques souvenirs, des photos et, à l'occasion, un film d'amateur tremblotant et haché ne rappelant que de loin les splendeurs de la réalité. Mon vœu le plus cher était maintenant de filmer cette expédition dans ses moindres détails, de capter tous les éléments de cette véritable aventure, de réaliser un documentaire unique : l'anatomie d'une expédition, l'incursion de la technologie moderne dans des voies d'eau inexplorées et les nouvelles découvertes qui en découleraient.

Dix ans plus tôt, j'avais exprimé ce désir de faire un tel film à Roy Disney, le frère de Walt Disney, le président de la Compagnie ayant produit *le Désert vivant*, qui m'avait tellement fasciné.

Filmer toutes les facettes d'une véritable aventure comportait des risques. C'était un pari que Roy était prêt à prendre, mais que Walt refusa par la suite. Cependant l'idée m'avait poursuivi tout au

LES PORTES DE L'OR

long de ces années où je n'avais pu apporter comme preuves de mes diverses aventures qu'un manuscrit et quelques photographies. Entre-temps, Walt Disney était mort, et, un peu plus tard, Roy disparaissait à son tour. J'étais resté en contact épisodique avec le fils de Roy, Roy Jr, qui avait envisagé en 1972 de filmer mon entreprise hasardeuse dans l'Himalaya en aéroglisseur. L'idée, finalement, était tombée à l'eau. Mais Roy m'avait demandé de le contacter dès que j'aurais un nouveau projet en vue.

C'est ainsi que quinze jours après ma discussion avec Michael, entouré de dessins (les originaux, bien sûr) de Mickey Mouse, j'étais à Los Angeles en train d'expliquer à Roy Jr mes plans et mes idées. A ma grande joie, Roy accepta de filmer toute notre expédition. C'était, à tous points de vue, une décision hardie, surtout vue des studios Walt Disney, au troisième étage d'un bâtiment situé en pleine rue Goofy, juste à côté de l'avenue Mickey Mouse. Comme la forêt vierge semblait loin de ce monde d'animaux animés et de nains en plastique ! Dans cet univers consacré à la fantaisie, c'était une véritable gageure que de se lancer dans une aventure réelle, surtout quand on sait que pendant vingt ans la Compagnie avait systématiquement refusé de faire des documentaires.

Les hommes de loi des Productions Walt Disney, bien que surpris, se mirent aussitôt au travail, et s'enfermèrent dans leurs bureaux pour essayer de concilier l'aventure authentique et leur image de marque. Trois mois plus tard, le contrat était établi. Il stipulait que les Productions Walt Disney paieraient le prix de revient des prototypes jusqu'à une certaine somme (s'ils fonctionnaient à leur entière satisfaction) et couvriraient ensuite le coût de l'expédition, sur place, dès lors qu'ils auraient décidé d'en faire un film. Le pari du début avait tourné finalement au « oui, sous certaines réserves », avec des conditions, des paragraphes, des timbres, des agrafes et une enveloppe de papier marron que je rangeai soigneusement dans ma première véritable serviette d'homme d'affaires, flambant neuve.

Je m'envolai pour Londres, ravi, et enfin prêt à vivre mon dernier rêve. J'étais enchanté de prouver une fois de plus à Michael qu'il n'était qu'un affreux pessimiste. De toute manière, je ne lui avais pas demandé de m'accompagner.

Avant même d'avoir débarqué de l'avion, je savais que mon

PROJET

premier travail consisterait à trouver un compagnon d'expédition qui fût à la fois bon mécanicien et une manière de poète, quelqu'un de jeune, d'idéaliste, et non un individu flegmatique et rationnel comme Michael. Ce devait être aussi un homme agréable, disposant de ressources économiques personnelles, parlant espagnol, familier avec la jungle et les expéditions ainsi qu'avec les Indiens précolombiens et l'archéologie, à la fois un botaniste et un fanatique de mécanique. Je voulais quelqu'un qui fût prêt à affronter toutes les éventualités, les serpents venimeux et les ennuis de moteur, le cancer de la mouche du chicle, le succès comme l'échec.

Cependant que j'énumérais à un ami à Londres la liste de mes exigences, je me disais qu'un tel être ne pouvait exister que dans mon imagination. A ma grande surprise, mon ami s'exclama aussitôt : « Binning ! C'est l'homme dont vous avez besoin ! »

Le même soir, je dînais avec un autre ami et, de nouveau, la conversation tomba sur mon futur compagnon de route. Etonné, je l'entendis me dire : « Binning est votre homme ! » Cette fois-là, je notai le nom, surpris de cette étrange coïncidence.

— Où puis-je le joindre ? demandai-je

— Il habite en Ecosse lorsqu'il n'est pas en Chine, en Bolivie, en Equateur ou dans les environs de Londres. On ne peut jamais savoir avec Binning, me répondit mon ami sans plus de détails.

Le matin suivant, je me réveillai tard et m'apprêtai à me rendre dans le New Forest pour voir Robert Trillo, C. Eng., F.I., Mech. E., F.R.Ae.S., A.F.A.I.A.A., A.F.C.A.S.I., président-directeur général de la Robert Trillo Limited, un homme tout entier décrit par les initiales suivant son nom, bien que je n'aie jamais rencontré personne capable d'en déchiffrer le code obscur. Robert Trillo est un des meilleurs experts en aéroglisseurs d'Angleterre, un pionnier qui fut l'assistant personnel de Christopher Cockerell, l'inventeur du principe du coussin d'air et, plus modestement, le conseiller technique de mon expédition himalayenne.

J'allais quitter l'ami avec qui j'avais dîné la veille pour aller voir Robert, lorsque je me heurtai sur le palier à quelqu'un à l'air confus : Binning en personne ! Cette fois-ci, la coïncidence était vraiment trop grande ; deux fois, la veille, on avait prononcé son nom, et maintenant il se tenait devant moi.

Ma première impression fut que son aspect général ne concor-

dait pas avec mes exigences et moins encore avec la description fantastique qu'on m'en avait faite la veille. Tout d'abord, il portait des lunettes noires, cerclées d'acier, comme j'en avais vu pour la dernière fois sur le nez d'un douanier indien. La sorte de lunettes que portaient les forts en thème. A voir Binning comme il était là, sur le pas de la porte, tard dans la matinée (jamais, au grand jamais, on ne l'avait vu à l'aube), on l'aurait pris tout de suite pour un collectionneur de coléoptères. Son regard fixe semblait perdu dans quelque lointaine discussion philosophique entre insectes parlant latin, et sa voix même renforçait cette idée. Douce et basse, c'était la voix de quelqu'un de timide. C'est l'impression qu'il me donna.

« Un enfant de cœur », pensai-je en me précipitant pour attraper mon train. Je lui avais expliqué la situation en toute hâte ajoutant que j'allais voir maintenant mon ami ingénieur et lui fixant rendez-vous à trois heures dans un garage de la banlieue industrielle de Londres. Enfin, serait-il intéressé par l'étrange proposition que je lui avais faite, moi, un parfait inconnu, en pleine rue, et qui consistait à être le premier, et jusqu'à présent le seul membre de ma nouvelle expédition embryonnaire ? (Je n'emmènerais pas Michael, c'était sûr.) Dans le train, en route pour le New Forest, je me dis que si Binning était assez fou pour venir cet après-midi-là au rendez-vous, c'est qu'il était bien l'homme que je cherchais.

Le fait que John Hamilton Baillie, Lord Binning, se soit présenté à trois heures à Chiswick à la section moteurs de BMW devrait être souligné dans les annales de l'histoire de son inexactitude notoire.

Là, en compagnie du grand mécanicien italien, expert des motos allemandes BMW, de Robert Trillo et de Binning, je discutai de la première étape de fabrication de notre enfant miraculeux, qui devait, plus tard, être baptisé par Salvador Dali, du nom de « Neboucaddonosor » (avec un accent sur chaque syllabe).

A Chiswick, nous étudiâmes la possibilité d'utiliser un moteur de moto de 900 centimètres cubes. Trillo approuva ce choix et nous fûmes tous d'accord, y compris Michael, lorsque rentrant d'un voyage en Toscane, deux semaines plus tard, je l'invitai, je ne sais guère pourquoi, à se joindre à notre projet.

La pièce était montée, les principaux rôles distribués : Trillo devant sa planche à dessins, Roy Disney légèrement nerveux, avec

PROJET

ses avocats, Michael dans son fauteuil, en train de lire ses journaux, Binning, « on ne sait où », surtout à l'aube ; quant à moi, j'étais très occupé à tout mettre en ordre à l'aide de mon crayon, de mes papiers et de ma nouvelle serviette. L'expédition aux détroits du Yucatan était née ; elle existait et je savais que rien ne l'arrêterait. A partir de ce jour, tout devait se passer comme dans un rêve, parfois comme dans un cauchemar, avec comme seule différence l'omniprésence d'une caméra enregistrant chaque scène. Le lecteur a compris peut-être que, pour des raisons qui se passent d'explications, le film ne sera peut-être jamais projeté. C'est pourquoi j'ai décidé d'écrire ce livre, afin de me remémorer tous les événements de ce qui, ayant débuté comme une simple expédition, est devenu une étrange odyssee. Une aventure commencée avec légèreté, truffée même d'ingrédients comiques, mais qui s'est bientôt transformée en une histoire amère, reflet des tragédies qui se sont abattues sur le magnifique rivage des Mayas, dont la destinée, comme la nôtre, fut bouleversée par l'avidité mercantile de l'homme et son incapacité à comprendre ce qui est différent.

... (text is mirrored and illegible)

... (text is mirrored and illegible)

... (text is mirrored and illegible)

... (text is mirrored and illegible)

... (text is mirrored and illegible)

... (text is mirrored and illegible)

Chapitre 2

DE LA MÉCANIQUE ET DES BANANES

Un regard sur la carte de l'Amérique Centrale suffit pour mesurer le gâchis causé par les Espagnols. La péninsule constitue un véritable puzzle de petites nations insignifiantes imbriquées les unes dans les autres. Le Guatemala entoure la République de Belize et recule dans le Salvador, qui jouxte le Honduras espagnol, lequel repousse le Nicaragua contre Costa Rica et Panama. On a qualifié ces pays de « républiques à bananes », formule amusante mais fautive dans la mesure où elle donne à penser que les investissements américains de l'United Fruit, les colonels en révolution permanente et la banane sont responsables de leur division. La véritable cause de ce magma d'Etats remonte à l'année 1504 et a les mêmes origines que l'enfer métallisé de Manchester, c'est-à-dire l'avidité et la cupidité des marchands.

En cette année 1504, Christophe Colomb, alors âgé de cinquante ans, était un homme d'affaires aigri et fatigué qui, en dépit de ses succès antérieurs, ressentait sa vie comme un échec. Et, dans un sens, c'était vrai. Dix ans s'étaient écoulés depuis qu'il avait organisé sa première expédition et découvert des îles dans l'Atlantique. Cela ne l'avait guère satisfait, car il avait consacré les dix années antérieures à 1492 à organiser cette expédition. En effet, plutôt que de découvrir l'Amérique et d'en tirer ensuite profit, il avait vendu par avance la Chine à la monarchie espagnole après une longue campagne pour obtenir du roi d'Espagne un contrat extraordinairement avantageux pour lui. Le roi du Portugal, auquel il avait proposé le même contrat, l'avait renvoyé, scandalisé par l'arrogance d'un homme qui, non seulement voulait être nommé

Amiral de l'Océan (titre habituellement réservé aux nobles de haute lignée), mais souhaitait aussi jouir de tous les honneurs et privilèges d'un vice-roi et gouverner des territoires à découvrir à l'est des Canaries, exigeant que l'ensemble de ces titres soit transmissible à ses héritiers. Enfin, et surtout, Colomb entendait se réserver un dixième de toutes les richesses acquises, plus le droit exclusif de faire des lois concernant les territoires conquis. Ces exigences étaient d'autant plus fantastiques qu'elles provenaient d'un obscur marchand italien sans grands mérites passés et même sans beaucoup d'expérience de la mer. Aussi étonnant que cela paraisse, après dix ans de sollicitations, Christophe Colomb obtint tout cela de la couronne espagnole. On murmura qu'il s'agissait là d'honneurs excessifs pour un homme du peuple.

En 1504, donc, Christophe Colomb, bien qu'ayant découvert l'Amérique ou plutôt quelques îles habitées par des indigènes (dont certains, comme les Caraïbes, étaient cannibales), avait manqué à ses engagements vis-à-vis de l'Espagne puisqu'il n'avait pas encore trouvé de nouvelle route vers l'Inde ni même atteint l'île de Cipango ou le pays du grand Khan. Là, Vasco de Gama, portugais de surcroît, l'avait devancé en contournant le cap Horn en 1498. Tout en cherchant sans succès un nouveau passage vers l'Extrême-Orient, Christophe Colomb avait également échoué dans sa tâche, qui était de rapporter de l'or à la Couronne espagnole. En 1504, plus personne à la cour ne s'étonnait des perroquets ou des Indiens d'Amérique ni ne s'y intéressait. C'étaient de simples sauvages devenus esclaves, car, au grand déplaisir de la reine, et à défaut d'or, Christophe Colomb n'avait pas perdu de temps pour lancer sur le marché les bonnes gens de ses îles.

En 1504, toujours au cours du quatrième et dernier de ses voyages historiques, Christophe Colomb était bien décidé, malgré son âge, sa goutte et sa mauvaise vue, à remplir enfin son contrat, et à trouver coûte que coûte de l'or ainsi qu'une nouvelle route vers l'Orient. C'est dans cet esprit qu'il devait aborder et découvrir cette année-là l'Amérique Centrale.

On a raconté beaucoup de choses sur l'avidité des conquérants, mais pas assez sur les raisons de leur cupidité. Je n'entends pas par là les besoins immédiats de l'Espagne pour alimenter ses

guerres en Europe, mais le nouveau rôle de l'argent et des affaires dans l'Europe changeante de cette époque. Christophe Colomb était un homme de son siècle, un homme d'affaires, il naviguait pour tirer profit d'un bon contrat, et non par amour de la mer, par esprit d'aventure ou pour la gloire. Ainsi l'aventure américaine avait été, depuis le début, une affaire commerciale, sa découverte et sa conquête ayant été motivées par la conversion d'une Europe féodale et agricole en une Europe capitaliste et mercantile. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'Amérique Centrale, siège du riche empire maya, soit divisée en petits Etats, des républiques non de bananes mais d'affaires, des colonies commerciales dont les frontières complexes ont été fixées par la cupidité des Espagnols moins de cinquante ans après que Christophe Colomb eut mis le pied au Honduras en 1504.

Ayant repassé mentalement tous ces événements historiques, je pus réfléchir à loisir sur mes propres motivations. Pourquoi est-ce que je me lançais dans cette expédition ? Peut-être s'agissait-il simplement de satisfaire ma curiosité ? En réalité je n'étais pas en quête d'argent, mais bien d'honneurs et d'applaudissements. Motifs sans doute vains, mais bien différents de ceux de Colomb et des Walt Disney Productions. Etaient-ils valables ?

Pendant que Michael et Binning s'acharnaient sur les prototypes d'aéroglesseurs, j'effectuai un voyage éclair au Yucatan, à Belize, au Guatemala et au Honduras, pour obtenir l'accord des différents gouvernements. Assis à côté du pilote d'un petit avion, je survolai avec un employé de Disney la côte du Yucatan, rebondissant allègrement à chaque trou d'air, regardant de tous mes yeux à travers les micas du cockpit. Derrière moi, bourré de Dramamine et faisant sauter l'avion au moindre de ses mouvements, se tenait Frank Zunigan, l'œil collé à la caméra, filmant chacune de mes expressions pendant que j'admirais une fois de plus la côte des Mayas. Sous moi défilait le pays où j'avais compris pour la première fois que les rêves pouvaient se réaliser. J'apercevais, ténue et blanche, la ligne côtière, ses plages sablonneuses séparant un océan de jungle verte d'une autre immensité bleue, très bleue. C'était là, sur cette côte, que débiterait notre aventure. L'avion atterrit à la pointe nord du Yucatan, tout près du cap Catoche, là où, en 1517, les Espagnols avaient débarqué pour la première fois.

Quittant le cap Catoche qui marque l'extrémité du Yucatan, nous survolâmes la dangereuse côte d'où je pensais faire partir mon expédition. Ce rivage battu par les vents, face à l'île de Cozumel, est constellé de petits temples et de pyramides là où se trouvaient, à l'époque, les premiers ports mayas, jalonnant la longue route maritime commerciale en direction du sud. Bientôt, on put voir de l'avion comment cette côte rocheuse et dénudée cédaît la place à d'immenses plages de sable le long desquelles courait une barrière d'écume blanche, le début de la Grande Barrière Maya, le second récif au monde par sa longueur. La côte rectiligne s'incurvait ensuite pour former la baie de l'Ascension, la première des trois grandes baies sur notre route. Aux abords de cette baie il nous fut impossible de distinguer la ligne côtière ; nous survolions une étendue marécageuse, un monde de marais s'étendant à perte de vue, tel un labyrinthe où s'imbriquent des cours d'eau et des fronts de mer mal définis, bordant des îles inaccessibles. C'était un monde aquatique et désolé où se cachaient, je le savais, les secrets des anciens marins mayas ayant vécu autrefois dans ces régions fermées à la navigation normale. Sur cette partie de la côte, nous serions en grand danger de nous perdre, aucun compas, aucune radio ne pouvant nous guider dans ce dédale qui, vu au niveau du sol, représenterait pour nous une seule et unique barrière sans le moindre point de repère. Nous décrivîmes de grands cercles au-dessus des baies de l'Ascension, de l'Espiritu Santo et de Chetumal, prenant des photos aériennes afin de pouvoir dessiner des cartes qui nous aideraient à trouver notre chemin. La région marécageuse constituait la section centrale de notre route, le pays des Mayas de Chetumal, les plus grands commerçants, mais aussi les plus farouches guerriers de la côte, dont le territoire s'adossait aux extraordinaires lagons de Bacalar, réseau de lacs d'eau douce ressemblant à des fjords étroits et fermés, zigzaguant à travers l'herbe des marais et la jungle.

Quittant le Mexique, nous survolâmes ensuite le rivage de la République de Belize, une côte truffée de marécages et de lagons, coupée de dizaines de rivières dont les dernières coulaient à grands flots d'écume blanche entre les gorges profondes des monts Maya. Dans ces collines sombres mais attirantes, vivent les Mayas du Sud, plus rudes que ceux du Yucatan.

Devant la solitude désertique des régions que nous projetions

DE LA MÉCANIQUE ET DES BANANES

de visiter, j'en vins à me demander si notre désir d'explorer tout l'empire maritime des Mayas n'était pas un peu ambitieux ! D'autre part, grâce à des lettres d'introduction bien choisies et à quelques explications sur la nouveauté que constituaient nos appareils, aucune difficulté bureaucratique n'était à signaler.

Tout allait bien... ou presque ; car en survolant l'immense jungle des abords de la rivière Patuca, limite sud de l'empire maya du Honduras, un des moteurs s'arrêta brusquement. Le pilote se mit à jurer, et devint livide. L'avion piqua en tressautant vers les grands arbres. Un de nos réservoirs à essence avait éclaté, inondant le fuselage d'un liquide éminemment explosif. Pourtant, nulle explosion ne se produisit, et nous nous contentâmes d'un atterrissage précipité à Judicalpa. Ainsi prit fin le vol de reconnaissance.



Infestée de pirates et de brigands, peuplée des survivants insoumis de l'empire maya, la côte du Yucatan et du Honduras demeure le rivage le plus énigmatique de l'Amérique centrale.

En 1958, lors d'une première expédition, Michel Peissel y découvrait quatorze sites archéologiques — des palais, des pyramides —, témoins d'un passé fabuleux. Vingt ans après, il est retourné dans cet étrange pays de lagons, de récifs, de marais, de rivières et de jungles, non plus seul et sans moyens, mais avec quatorze compagnons, un équipement ultra-moderne, trois aéroglisseurs. Cependant, c'est seul, une nouvelle fois, sur une étroite pirogue indienne, qu'il achèvera cette extraordinaire aventure à travers quatre siècles de conquêtes, de résistance et d'exploits, revivant la tragique agonie de ce qui fut le grand empire maritime des Mayas...
Au-delà des **Portes de l'or**, s'ouvrent pour nous un monde et une histoire inconnus.



Participant d'une démarche de transmission de fictions ou de savoirs rendus difficiles d'accès par le temps, cette édition numérique redonne vie à une œuvre existant jusqu'alors uniquement sur un support imprimé, conformément à la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012 relative à l'exploitation des Livres Indisponibles du XX^e siècle.

Cette édition numérique a été réalisée à partir d'un support physique parfois ancien conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal. Elle peut donc reproduire, au-delà du texte lui-même, des éléments propres à l'exemplaire qui a servi à la numérisation.

Cette édition numérique a été fabriquée par la société FeniXX au format PDF.

La couverture reproduit celle du livre original conservé au sein des collections de la Bibliothèque nationale de France, notamment au titre du dépôt légal.

*

La société FeniXX diffuse cette édition numérique en accord avec l'éditeur du livre original, qui dispose d'une licence exclusive confiée par la Sofia – Société Française des Intérêts des Auteurs de l'Écrit – dans le cadre de la loi n° 2012-287 du 1^{er} mars 2012.

Avec le soutien du

