

Végétaux au long cours

François Bellec

DANS LA GÉOGRAPHIE 2017/2 N° 1565 , PAGES 16 À 19
ÉDITIONS SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE

ISSN 1964-9002

DOI 10.3917/geo.1565.0016

Date de mise en ligne : 03/04/2023

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-la-geographie-2017-2-page-16?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



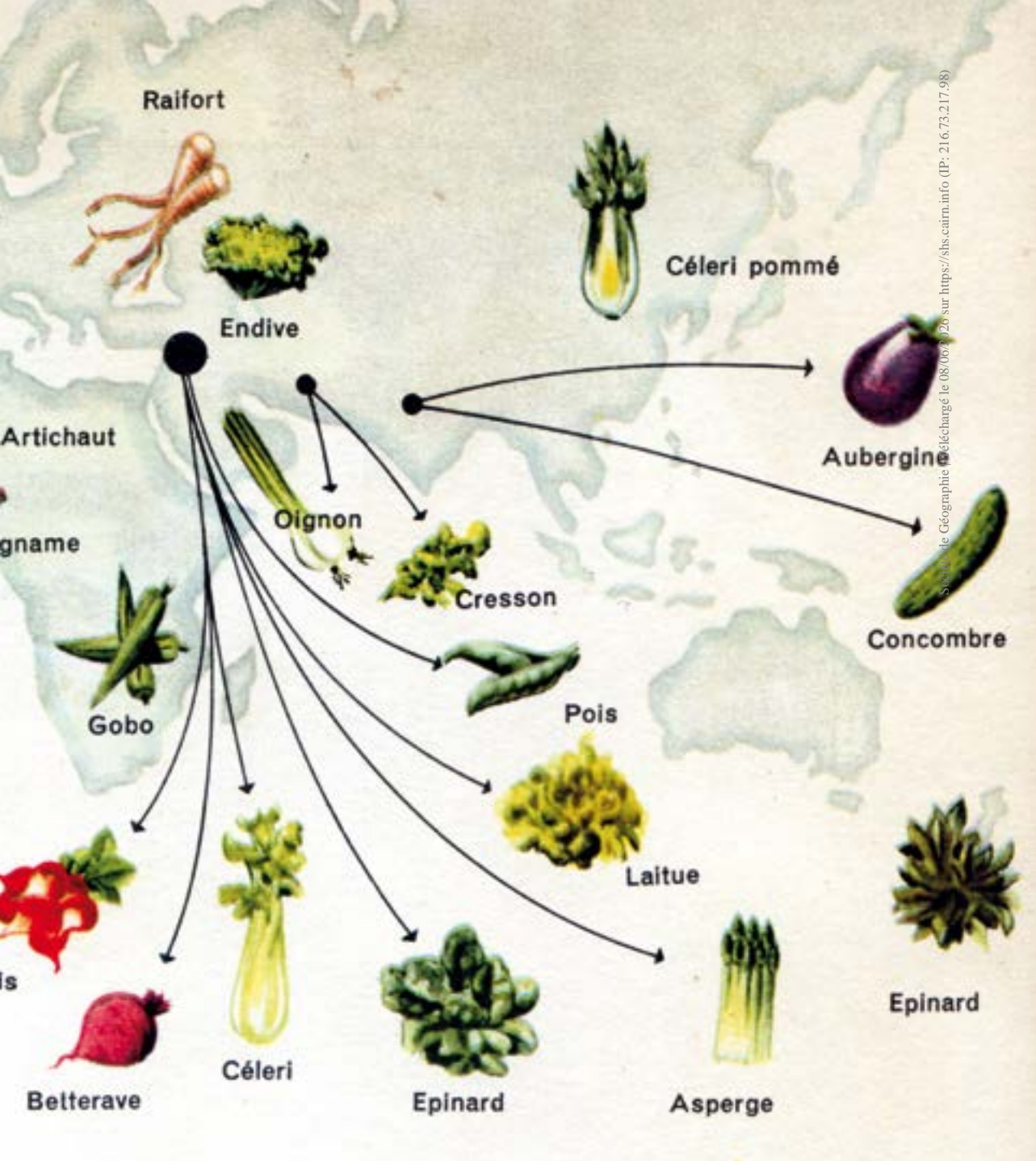
Distribution électronique Cairn.info pour Société de Géographie.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur [cairn.info/copyright](https://shs.cairn.info/copyright).

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.



Société de géographie / Paris, le 08/06/2026 sur https://www.cairn.info (IP: 216.73.217.98)



« Origine de nos légumes ». D'après *Les Merveilles de la Nature*,
 B.M. Parker, R. Balland et R. Cazalas, les Deux Coqs d'Or, Paris, 1955.

Végétaux au long cours

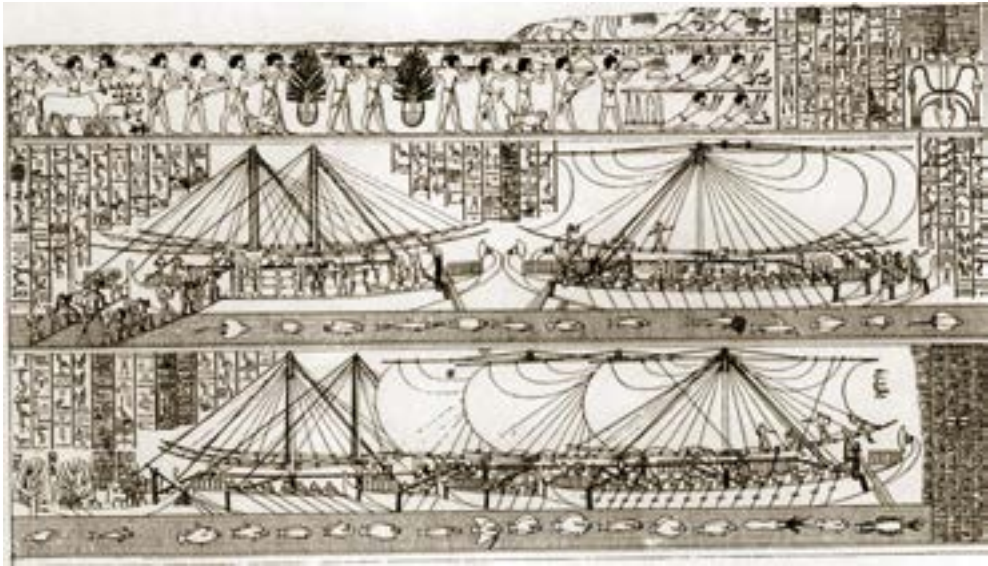
François Bellec
Vice-Président de la Société de Géographie



La mutinerie de HMS Bounty, qui devait transporter des arbres à pain de Tahiti vers les Indes Occidentales pour nourrir les esclaves africains des colonies britanniques, est un épisode de la longue histoire du transport des plantes par voie maritime, en vue de leur consommation, de leur utilisation industrielle ou de leur acclimatation. Laissant le palétuvier amphibie patauger dans la mangrove, la plupart des végétaux ont, depuis l'Antiquité, le pied marin.

Le premier témoignage d'un transport remarquable de plantes remonte vers 1460 av. J.-C. Hatshepsout, reine d'Égypte pendant la minorité de Thoutmosis III de la XVIII^e dynastie, renouvela l'expédition maritime lancée mille ans plus tôt par Sahourê, pharaon de la V^e dynastie vers Pount, le pays des aromates, quelque part vers la Somalie. L'entreprise consistait à découvrir la source des aromates, vecteurs de communication par(la)fumée avec les dieux, remparts contre la maladie, doués d'une vertu d'éternité puisqu'ils conservaient les corps embaumés.

Dix navires d'une vingtaine de mètres de long, à la poupe recourbée en fleur de lotus, appareillèrent à la rame et à la voile, franchirent Bab el-Mandeb, et arrivèrent à Pount. On y embarqua un chargement inestimable d'aromates, d'ivoire et de poudre d'or, des esclaves, des bêtes sauvages, et une trentaine d'arbres à encens pour être replantés à Thèbes. Dès le retour triomphal de sa flotte, la souveraine honora ses héros courageux : jamais de telles choses n'ont été rapportées à aucun roi depuis que le monde existe ! L'expédition navale au-delà des mers fut gravée et peinte sur les parois du temple funéraire d'Hatshepsout, incrusté dans la falaise de Dar el-Bahari près de la vallée des rois, offrant à l'art maritime son premier chef d'œuvre.



Page précédente : l'arbre à pain au naturel. D.R.

Ci-dessus : transcription d'un bas-relief représentant le voyage d'Hatshepsout au Pays de Pount. D.R.

Le blé d'Égypte était transporté par les Phéniciens à Ostie, l'avant-port de Rome, mais il fallut attendre près de trois mille ans pour qu'un arrivage de végétaux fasse autant sensation que les plants de *Boswellia sacra* d'Hatshepsout. Retour de Calicut, aboutissement de 83 ans pour contourner l'Afrique et ouvrir l'Atlantique à la navigation, le São Gabriel de Vasco de Gama débarqua à la fin de l'été 1499 sur la plage de Restelo à Lisbonne la première cargaison maritime d'épices et de poivre de la côte de Malabar.

Le poivre et les épices furent déchargés, et le roi fit faire par ses officiers le compte de toutes les dépenses des navires. Des marchandises qu'ils avaient emportées, et d'autres choses nécessaires, ainsi que des paiements et des récompenses des capitaines et de tous les gens du bord. En comparant l'addition de toutes ces dépenses avec l'addition des valeurs qu'ils avaient rapportées, on trouva que sur chaque cent, on gagnait six-cents.

Colomb était empêtré dans son Nouveau Monde où se dérobaient le Cathay (la Chine) et le passage vers les Moluques qui devait bien s'ouvrir quelque part dans ce dédale. En quête fébrile d'or, de perles et d'épices, sa promesse aux rois Catholiques de mille quintaux chaque année de gomme de lentisque médicinale et de quatre mille quintaux de coton faisait piètre figure. Un demi-siècle avant la révélation des mines d'or et d'argent, les Indes Occidentales étaient bien décevantes. Le Portugal avait ouvert la route maritime du poivre, et Colomb n'était qu'un hâbleur.



22 ans plus tard, le 8 novembre 1521, la Trinidad et la Victoria, jetèrent leurs ancres à Tidore dans un fracas d'artillerie. L'archipel des Moluques éparpille un millier d'îles entre Bornéo et la Nouvelle-Guinée. Volcans surgis du fond de la mer, les Moluques motivèrent toutes les entreprises maritimes de la Renaissance. Les perles noires des îles d'Aru et les plumes d'oiseaux de paradis n'étaient que babioles devant une singularité de la nature. La terre volcanique riche et légère des îles Banda avait fait naître, sous un climat de serre tropicale, *Myristica fragrans*, la noix muscade. Elle poussait là, et nulle part ailleurs. Ternate, Tidore, Motir, Makian et Bacan, des îlots détachés d'Halmahera, la plus grande île de l'archipel, avaient l'exclusivité universelle d'*Eugenia aromatica*, le giroflier. Malencontreusement, ce paradis végétal conquis par les Portugais se trouvait vaguement aux abords immédiats de la démarcation aux antipodes du traité de Tordesillas qui partageait le monde entre Espagne et Portugal depuis 1494.

Parce que Manuel I^{er} du Portugal refusait de récompenser ses mérites Fernão de Magalhães, devenu Hernán de Magallanes, avait proposé à Charles I^{er} d'Espagne (Charles Quint) de démontrer que les Moluques étaient dans l'hémisphère espagnol. Il avait découvert le détroit qui porte son nom, rebaptisé Pacifique la « mer du Sud » aperçue par Balboa, mais il s'était trompé. L'insuccès de sa félonie et ses exécutions de grands d'Espagne au cours d'un dramatique voyage l'avaient conduit à chercher une mort honorable aux Philippines. Sebastián de Elcano boucla le premier tour du monde faute d'avoir pu retraverser la Pacifique à contre vents pour gagner les établissements espagnols de l'isthme de Panamá. Le 6 septembre 1522, la Victoria entra en baie de Sanlucar, de retour à Séville après trois ans d'absence, chargée à refus d'une cargaison fabuleuse de clous de girofle portugais.

**Page précédente : une boîte à thé chinoise ancienne. D.R.
Ci-contre : le Pamir en mer. D.R.**

Les voyages scientifiques des XVIII^e-XIX^e siècles ont rapporté des centaines de milliers d'espèces qui occupèrent les muséums pendant des décennies. Replantées certaines dans les jardins d'acclimatation, elles ont quelquefois transformé nos paysages, comme la bougainvillée et l'eucalyptus. Dans les années 1830, bien avant les go-fast de de la drogue, les goélettes rapides de Baltimore ont intoxiqué la Chine d'opium indien, mais c'est le thé qui contribua à son tour au grand spectacle de la mer. Pour obtenir les meilleurs cours, les clippers du thé de Chine disputaient jusqu'à Londres, toutes leurs voiles

en coton dehors, des régates transocéaniques. Ariel et Taeping, appareillées ensemble de Fuzhou, ont disputé pendant 99 jours une course entrée dans la légende pour arriver à Londres le 7 septembre 1866 au soir avec un écart de 10 minutes. Serica mouilla dans la nuit, et Fiery Cross le lendemain. La dernière course du thé s'est courue en 1882. Quand l'ouverture du canal de Suez offrit l'Extrême Orient aux vapeurs, les clippers se dirigèrent vers l'Australie, hors de portée des machines faute de dépôts de charbon. Le blé relança les courses. Pour la compétition, car la cargaison pouvait attendre les meilleurs cours dans son silo flottant, Passat et Pamir disputèrent la dernière course du blé en 1948 sous pavillon de l'armateur finlandais Gustaf Erikson. Réarmé comme navire école, Pamir disparut dans l'Atlantique en 1957. Passat a pris son dernier mouillage au Museumshafen de Lübeck.

